



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

X kadencja

Zapis stenograficzny

z posiedzenia
Komisji Infrastruktury (111.)

28 marca 2023 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (druk senacki nr 934, druki sejmowe nr 2975, 3000 i 3000-A).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 935, druki sejmowe nr 3010, 3044 i 3044-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 00)

(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącego Artur Dunin)

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Szanowni Państwo!

Jest godzina 14:00. Witam bardzo serdecznie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Dzisiejszy porządek obrad na pewno państwo otrzymaliście, ale pozwolicie, że go przeczytam: w punkcie pierwszym jest rozpatrzenie ustawy o systemie homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia – druk senacki nr 934; w punkcie drugim jest rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw – druk senacki nr 935.

Czy są uwagi do porządku obrad? Nie ma.

W takim razie przystępujemy do procedowania.

Jest to posiedzenie komisji z udziałem senatorów oraz gości w sposób zdalny.

Czy mamy kworum?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Tak.)

Bardzo serdecznie dziękuję.

Standardowe pytanie: czy na sali są osoby wykonujące zawodową działalność lobbingową w rozumieniu ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa? Nie ma...

(Przewodnicząca Zarządu Koalicji na rzecz Autogazu – Związku Pracodawców Katarzyna Rutkowska: Tak, my się zgłaszamy – Koalicja na rzecz Autogazu.)

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Proszę się przedstawić i powiedzieć, na rzecz kogo państwo prowadzicie... Czy państwo są zarejestrowani w rejestrze MSWiA?)

(Przedstawiciel Koalicji na rzecz Autogazu – Związku Pracodawców Małgorzata Lićwinko:

Tak, jesteśmy zarejestrowani. Koalicja na rzecz Autogazu – Związek Pracodawców. Reprezentujemy branżę autogazu.)

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Na rzecz kogo prowadzą państwo lobbying?)

(Przedstawiciel Koalicji na rzecz Autogazu – Związku Pracodawców Małgorzata Lićwinko: Na rzecz własnej branży.)

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Na rzecz własnej branży.)

Przez sekretariat zostało to odnotowane. Bardzo serdecznie dziękuję. Dziękuję bardzo i witam serdecznie.

Szanowni Państwo Senatorowie, którzy są obecni na sali, proszę o nieuruchamianie aplikacji do połączenia zdalnego, gdyż doprowadzi to do sprzężenia akustycznego.

Wszyscy senatorowie, którzy chcieli wziąć udział w posiedzeniu komisji w sposób zdalny, zostali już włączeni do posiedzenia, tak? Bardzo serdecznie dziękuję sekretariatowi.

Panie Emilu, czy są goście zewnętrzni, którzy chcieli wziąć udział w posiedzeniu komisji?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Tak, tak.)

Bardzo serdecznie dziękuję.

Wszystkich państwa bardzo serdecznie witam. Witam panie i panów senatorów, witam wszystkich gości, witam oczywiście również przedstawicieli ministerstwa.

Jeżeli państwo pozwolicie...

Panie Emilu, czy my mamy listę gości i listę obecności?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Tak, tak.)

Tak? To bardzo bym poprosił, bo chciałbym przywitać...

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Pan minister Weber jest zdalnie. Gdyby ktoś, to...)

Bardzo serdecznie witam pana ministra Webera z Ministerstwa Infrastruktury. Pan minister jest zdalnie.

Dzień dobry. Czy mamy połączenie?

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Dzień dobry. Witam serdecznie.)

Witam pana bardzo serdecznie.

Witam wszystkich gości. Nie będę państwa wymieniał, bo ta lista jest długa. Ale będę miał prośbę: za każdym razem, jak będę udzielał głosu, to bardzo proszę o przedstawienie się i powiedzenie, kogo państwo reprezentujecie.

Przystąpimy do przedstawienia ustawy przez pana ministra. Następnie poproszę o głos pana mecenasa, senackiego legislatora. I otworzymy dyskusję, ale zaczniemy od gości, a potem poproszę senatorów, którzy będą chcieli wziąć udział w dyskusji – dla nich też będzie otwarta ta droga.

Tylko od razu uprzedzam: z uwagi na ograniczony czas, który mamy na posiedzenie komisji – a przypominam, że mamy 2 punkty, 2 ustawy – bardzo bym wszystkich prosił o krótkie, rzeczowe wypowiedzi, maksymalnie do 3 minut. Mam nadzieję, że państwo podołacie temu wyzwaniu. 3 minuty to bardzo długo wbrew pozorom. W Sejmie dostawaliśmy po minucie i musieliśmy się zmieścić.

Dobrze.

I już bardzo proszę, Panie Ministrze, o wprowadzenie i zarekomendowanie ustawy.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Projekt ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia ma na celu wdrożenie międzynarodowych aktów prawnych, aktów Unii Europejskiej, a także Organizacji Narodów Zjednoczonych. Tym projektem ustawy implementujemy 2 dyrektywy, 3 rozporządzenia, a także rewizję trzeciego porozumienia dotyczącego przyjęcia zharmonizowanych regulaminów technicznych ONZ w zakresie homologacji całopojazdowej dla samochodów osobowych oraz przedmiotów wyposażenia i części pojazdów

wskazanych w wyżej wymienionych rozporządzeniach.

Ja może nie będę odczytywał tytułów rozporządzeń i dyrektyw – myślę, że państwo senatorowie otrzymali je w materiałach – tylko przejdę do najważniejszych kwestii, które tym projektem ustawy uregulujemy, wdrażając oczywiście te przepisy zewnętrzne.

W konsekwencji dostosowania polskiego prawa do przepisów Unii Europejskiej i ONZ wprowadzone rozwiązania będą skutkować przede wszystkim zwiększeniem konkurencyjności polskich przedsiębiorców na unijnym rynku poprzez zniesienie barier dostępu do rynku Unii Europejskiej i dostosowanie prawa krajowego do jednolitych w Unii Europejskiej wymogów w zakresie homologacji pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub ich części. A osiągniemy to poprzez: możliwość wprowadzania przez polskiego producenta na rynek każdego państwa członkowskiego Unii Europejskiej nowego pojazdu bez potrzeby uzyskania dodatkowych dokumentów; zniesienie barier dla przepływu polskich towarów, pojazdów i części motoryzacyjnych na rynku unijnym; możliwość przeprowadzania przez producentów badań homologacyjnych w Rzeczypospolitej Polskiej w oparciu o przepisy unijnych rozporządzeń, a tym samym uniknięcie dodatkowych kosztów wynikających z procedur badawczych pojazdów obowiązujących w poszczególnych państwach Unii Europejskiej. Nie będzie konieczności składania wniosków o wydanie dokumentów homologacyjnych przez krajowych producentów pojazdów. Uzyskamy wprowadzenie procedury krajowej homologacji typu pojazdu oraz krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla pojazdów kategorii S, czyli maszyn ciągniętych za pojazdem rolniczym, co jest szczególnie ważne dla sektora rolnictwa.

Trzeba również wskazać, że ustawa ta przyniesie poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszy negatywny wpływ na środowisko naturalne. Uzyskamy to poprzez zagwarantowanie, że wszystkie pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części wprowadzone do obrotu będą zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Szanowni Państwo, to tyle tytułem wprowadzenia.

Myślę, że zwyczajowo pojawią się pytania. Ja i mój zespół z Ministerstwa Infrastruktury,

z Transportowego Dozoru Technicznego, a także z Instytutu Transportu Samochodowego, nad którym mam pieczę w Ministerstwie Infrastruktury, służymy odpowiedzią.

Proszę Wysoką Komisję o przyjęcie ustawy. Na ostatnim posiedzeniu Sejmu projekt ten został przyjęty przez Sejm – 234 posłów było za, 209 posłów się wstrzymało i 12 było przeciwnych. Tak wyglądał bilans głosowania sejmowego nad tym projektem. W chwili obecnej jest to już ustawa. Dziękuję bardzo.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję, Panie Ministrze. Panie Mecenasiu, bardzo proszę, oddaję panu głos.

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC**

Dziękuję bardzo.
Szanowni Państwo!

W opinii Biura Legislacyjnego są uwagi oraz poprawki. Wszystkie one mają charakter formalnoprawny. Zostały szczegółowo opisane, więc ja nie będę ich omawiał jeszcze raz, żeby nie zabierać czasu państwu, którzy potem będą chcieli zabrać głos.

Ja tylko powiem, że te poprawki zostały skonsultowane z ministerstwem, i ograniczę się do wskazania, jakie są konkluzje tych uzgodnień.

A więc: jeżeli chodzi o poprawkę z uwagi pierwszej, to proponuję – bo tu jest alternatywa – przyjęcie propozycji pierwszej.

Po tych konsultacjach chciałbym wycofać uwagę czwartą i uwagę ósmą, oraz zaznaczyć, że w tym bloku poprawek techniczno-redakcyjnych w poprawce pierwszej, w której napisałem „w autobusie”, powinien być „trolejbus”.

W poprawce drugiej muszę jeszcze doprecyzować, że wyrazy „zgodnie z maksymalną masą całkowitą lub cechami konstrukcyjnymi” zastępuje się wyrazami „ze względu na maksymalną masę całkowitą lub cechy konstrukcyjne”.

A gdybyście państwo chcieli przegłosować łącznie poprawki legislacyjne, to z tego

bloku muszę wyłączyć poprawkę piątą, ponieważ wiem o poprawkach pana senatora Dunina, a ona się z poprawkami pana senatora Dunina wyklucza formalnie. Tak więc tej poprawki nie należy przegłosować łącznie.

Jest jeszcze jedna kwestia, której nie zdążyłem zawrzeć w opinii. To jest poprawka również czysto formalna, dotycząca art. 72 pktu 5. Tam jest błąd legislacyjny taki dość istotny. Poprawka polega na tym, żeby treść zawartą w tym punkcie 5 rozbić na 2 przepisy. Wtedy ten zapis będzie zgodny z zasadami techniki prawodawczej.

Jeżeli państwo będziecie sobie życzyli, to ja tę poprawkę odczytam, ale wydaje mi się, że ona jest niekontrowersyjna. Dziękuję bardzo.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję.

Ja co prawda słyszałem, że te poprawki były uzgodnione z ministerstwem, ale formalnie zapytam: Panie Ministrze, czy zgadza się pan na te poprawki, zarekomendowane przez Biuro Legislacyjne Senatowi?

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Panie Mecenasiu!

Potwierdzam, że znane są nam te propozycje, które zostały przedstawione przez pana mecenasa. Rozumiem, że wycofanie tych 2 uwag jest związane z przyjęciem wyjaśnień, które Ministerstwo Infrastruktury przekazało na roboczo...

(Głos z sali: Tak jest.)

...w tzw. międzyczasie. Okej.

Pozostałe propozycje, wraz z tą związaną z art. 72 pkt 5, przyjmujemy i rekomendujemy pozytywnie. One faktycznie mają charakter legislacyjny.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Panie Ministrze, bardzo serdecznie dziękuję. (Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Ślicznie dziękuję.)

Przejmuję wszystkie poprawki legislacyjne. Wrócimy do nich w trakcie głosowań.

A w tej chwili otwieram dyskusję.

Bardzo proszę naszych gości o zabranie głosu.

Bardzo proszę. Proszę się przedstawić. Tak jak mówiłem, 3 minutki – jeżeli mogę prosić...

**PRZEWODNICZĄCA ZARZĄDU
KOALICJI NA RZECZ AUTOGAZU
– ZWIĄZKU PRACODAWCÓW
KATARZYNA RUTKOWSKA**

Katarzyna Rutkowska, przewodnicząca Koalicji na rzecz Autogazu.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo Senacka! Szanowni Państwo!

Przyjechaliśmy dziś do Senatu, izby wyższej w polskim systemie parlamentarnym, izby rozważa, strażnicy konstytucji i demokracji, aby zaapelować o zmianę szkodliwych przepisów ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Albowiem, wbrew obietnicom składanym branży przez projektodawców tej ustawy i wbrew wynikom konsultacji publicznych, na ostatnim etapie prac rządowych dodano do ustawy bardzo niebezpieczne zapisy – zapisy niebezpieczne i szkodliwe nie tylko dla polskich przedsiębiorców i branży autogazu, ale i dla kierowców korzystających z tego paliwa, czyli tej biedniejszej części społeczeństwa. Autogaz jest paliwem socjalnym i w związku z tym o tą biedniejszą część społeczeństwa powinniśmy dbać w szczególności.

Chociaż aktualnie mamy zapewnienia twórców ustawy o braku złych zamiarów, w co oczywiście wierzymy, to jednak zgodnie z art. 87 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej źródłem prawa jest ustawa, a nie jej uzasadnienie czy nawet najszczerze zapewnienia projektodawcy. Dlatego stanowione prawo musi być precyzyjne i adekwatne. Ma służyć rozwojowi przedsiębiorców, autentycznemu ich wsparciu, a nie osłabiać i niszczyć, wprowadzać niepokoje i zamieszanie. Złe prawo sprawia, że ludzie zaczynają systemowo je omijać, tracą szacunek i do litery prawa, i do władzy. Apelujemy więc dzisiaj, aby wprowadzić konieczne poprawki, które będą miały szansę przejść w Sejmie.

Ponieważ branża autogazu jest w Polsce specyficznie unormowana, konieczne jest

nakreślenie istoty mechanizmów jej funkcjonowania. Są one bowiem odrębne od tych, które dotyczą innych przedsiębiorców, chociażby producentów trolejbusów, o których pan mecenas wspomniał.

Homologacja sposobu montażu zasilania pojazdu gazem różni się od innych objętych ustawą pod kątem powiązania wielu przedsiębiorców i decyzją administracyjną. Z firmą, którą ją reprezentuję, powiązanych jest 1 tysiąc 500 zakładów montujących i w wyniku 1 decyzji administracyjnej czy 1 błędu takiego zakładu montującego nagle homologacja może przestać istnieć, a 1 tysiąc 500 podmiotów nie będzie miało możliwości wykonywania swojej pracy. To mogę podać jako przykład. Ta decyzja administracyjna jest pozwoleniem na wykonywanie działalności montażu instalacji gazowych w pojazdach. Mimo iż formalnie są to odrębni przedsiębiorcy, na których my jako właściciele homologacji nie mamy żadnego wpływu, bo nie jesteśmy urzędem, bo nie jesteśmy Policją... Możemy tylko regulować cywilnymi umowami naszą współpracę. Odmiennie jak w przypadku producentów części pojazdów, tramwajów czy trolejbusów, nie mamy 1 producenta, ale właściciela homologacji, który zbadał wzajemne oddziaływanie elementów instalacji autogazowej i sposobu ich zamontowania w różnych typach pojazdów i uzyskał w tym zakresie homologację. I zakłady montujące – podmioty w różnych częściach kraju, w których montuje się instalacje w samochodach zgodnie z wyżej wymienioną homologacją – wpisane na listę zakładów montujących będącą elementem decyzji. Zatem decyzja administracyjna warunkuje wykonywanie czynności i zarobkowanie wielu odrębnych przedsiębiorców. Ustawa nie uwzględnia w sposób całościowy tego faktu, bo jedynie część przepisów pozwala rozdzielić odpowiedzialność poszczególnych podmiotów. Przepisy odnoszące się do cofnięcia i zawieszenia homologacji skutkują więc zbiorową odpowiedzialnością i pozbawiają prawidłowo funkcjonujących przedsiębiorców możliwości zachowania i obrony ich praw. To tak, jakby z powodu błędu 1 pracownika i wyrażonej szkody zamknąć cały zakład pracy.

Chciałabym tutaj zaznaczyć, że 3 artykuły faktycznie wzbudzają nasze wątpliwości i kontrowersje. Wielokrotnie to podkreślaliśmy.

Artykuł 40: „Świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, wygasa z dniem wejścia w życie nowych wymagań określonych

w przepisach wydanych na podstawie art. 58 ust. 1, stanowiących podstawę do udzielenia świadectwa homologacji”. Szanowni Państwo, jaki będzie skutek? Wygaśnięcie to jest nagły i powszechny skutek. Nagle, w jednej chwili cała branża autogazu traci możliwość wykonywania swojej działalności. Kiedy? W momencie wejścia nowych wymogów. Co to znaczy „nowe wymogi”? Pan minister może określić te nowe wymogi. Wiemy, że takie rozporządzenie już jest przygotowane, bo dostaliśmy je do konsultacji. Wprowadzono tam nowy wymóg dotyczący tabliczki informacyjnej. I co? I wszystkie świadectwa homologacji w związku z tym tracą ważność? W jednej chwili wygasają, tak? I cała branża autogazu musi w tej chwili zgłosić się do służb technicznych – do TDT, do ITS – i wykonać badania, które trwają kilka miesięcy, po to żeby uzyskać nowe świadectwo homologacji, tak? Szanowni Państwo, ja wiem, że nie ma w tym złych zamiarów, ale prosimy o precyzję i jasne sformułowanie tych przepisów, ponieważ, tak jak wskazywaliśmy, to prawo musi być precyzyjne i adekwatne. Po co wprowadzać niepotrzebne zamieszanie, niepokój wśród przedsiębiorców? W obecnym stanie prawnym nie ma instytucji wygaśnięcia świadectwa homologacji i wszystko dobrze funkcjonuje. Po co więc mamy ją teraz wprowadzać?

Z tym artykułem powiązany jest art. 79 ustawy, który faktycznie mówi o zachowaniu ważności. Art. 79 ust. 2 pkt 5: „Wyciągi ze świadectw homologacji”... – czyli pewna część świadectwa homologacji, która jest wydawana kierowcy – „zachowują ważność do czasu wygaśnięcia świadectwa, na podstawie którego zostały wydane”. Szanowni Państwo, jestem kierowcą, zamontowałam sobie instalację gazową w warsztacie i z jakiegoś powodu – bo faktycznie wprowadzono nowe wymogi; nie wiem jakie, ale rozumiem, że dowiem się tego z rozporządzenia – nagle wyciąg ze świadectwa homologacji traci ważność. Wydział komunikacji nie powinien mi w tym momencie zarejestrować montażu instalacji gazowej, tak? Znowu: po co my to wprowadzamy w tej ustawie? Nie rozumiemy tego i prosimy o wykreślenie tych przepisów.

I ostatnia rzecz, o której już wspominałam, art. 52 – zbiorowa odpowiedzialność podmiotów. Świadectwo homologacji uzyskuje tzw. instalator, podmiot dokonujący montażu. W ustawie nie ma jasnych definicji, kto jest instalatorem,

kto podmiotem dokonującym montażu, a kto zakładem montującym, czyli warsztatem. To też może powodować pewne niejasności. Tak że apelujemy o to, żeby wprowadzić jasne definicje.

Tylko chcę powiedzieć, że te 1 tysiąc 500 zakładów montujących, warsztatów, które są powiązane z nami 1 decyzją administracyjną świadectwa homologacji... Zgodnie z art. 52 jeśli jeden z nich, np. nie podda się kontroli czy też faktycznie zrobi jakiś błąd, to 1 tysiącu 500 zakładom montującym i nam jako instalatorowi w jednej chwili zostanie cofnięte świadectwo homologacji. Czyli faktycznie w wyniku błędu 1 zakładu montującego my możemy stracić nasze świadectwo homologacji. I tutaj rozumiemy, że Transportowy Dozór Techniczny chciałby, żebyśmy my jako przedsiębiorcy ustanowili nadzór nad każdym montażystą w tym zakładzie montującym.

Ja rozumiem, Panie Przewodniczący, pana sugestię. Już ostatnie zdanie.

Faktycznie jest to niemożliwe, Szanowni Państwo. My jako przedsiębiorcy nie mamy wpływu na te odrębne zakłady montujące. I tutaj chcielibyśmy pochwalić ministerstwo za to, że w art. 38 rozdzieliło odpowiedzialność między instalatorów i zakłady montujące. Dlaczego więc w art. 52 nadal pozostało to powiązanie, że my jako przedsiębiorcy, właściciele homologacji mamy odpowiadać za każdy błąd zakładu montującego? A ta decyzja ma rygor natychmiastowej wykonalności. Szanowni Państwo, czyli natychmiast 1 tysiąc 500 podmiotów gospodarczych traci możliwość wykonywania działalności. Dziękuję bardzo.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO ARTUR DUNIN

Bardzo serdecznie dziękuję. Nie udało się pani w 3 minuty przedstawić problemu...

(Przewodnicząca Zarządu Koalicji na rzecz Autogazu – Związku Pracodawców Katarzyna Rutkowska: Ja wiem, że...)

Zapoznałem się z waszymi postulatami, które wpłynęły, do druku sejmowego nr 2975. Myślę, że pan minister też się z nimi zapoznał.

Nie wiem, czy pan minister chciałby odpowiedzieć w tej chwili czy też mamy jakoś zebrać dla pana ministra więcej wypowiedzi odnośnie tych spraw.

Ja chcę, żebyście państwo wiedzieli, że po zapoznaniu się z tymi problemami i z waszymi postulatami przygotowane zostały poprawki. Mam nadzieję, że uwzględniają one wasze postulaty. Zostały przedstawione również panu ministrowi, bo zostały panu ministrowi wysłane. Mam nadzieję, że pan minister już się zapoznał z tymi poprawkami – które będę zgłaszał, w dużej mierze bazującymi na pani wypowiedzi i na postulatach środowiska – i będzie mógł odpowiedzieć.

To, Panie Ministrze, czy teraz chce pan się odnieść do pierwszej wypowiedzi, czy też wysłuchać wszystkich wypowiedzi?

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER**

Panie Przewodniczący, jeśli będą kolejne, to wysłucham wszystkich. Ja myślę, że tak będzie oszczędniej, jeżeli chodzi o czas, a na czasie – z tego, co rozumiem – panu przewodniczącemu zależy.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję, Panie Ministrze. Oddaję w takim razie głos kolejnemu gościowi.

Bardzo proszę. Tylko błagam: 3 minuty.

**CZŁONEK ZARZĄDU
KOALICJI NA RZECZ AUTOGAZU
– ZWIĄZKU PRACODAWCÓW
TADEUSZ OŻAROWSKI**

Będę mówił krótko.

Proszę państwa, Tadeusz Ożarowski. Ja jestem w Zarządzie Koalicji na rzecz Autogazu i jestem także przedsiębiorcą.

I kieruję do pana ministra takie słowa: ja podejmując jakąś decyzję u siebie w firmie, zawsze biorę pod uwagę to, jaka będzie wartość dodana moich nowych decyzji.

I chciałbym zapytać, Panie Ministrze, jak wpłynie ta nowa ścieżka krajowa – jak pan zaznaczył i jak mamy w ustawie zapisane – homologacyjna montażu instalacji gazowych na

rozwój naszych firm. W jaki sposób? Pan tu mówił o ujednoczeniu rynku unijnego. Czy ta homologacja uprawni nasze zakłady montujące do montażu tych instalacji w innych krajach Unii Europejskiej, czyli otworzy nam rynek? To znaczy czy ta nowa ścieżka i te nowe homologacje będą uznawane na rynkach unijnych? Bo jeśli nie, nie będą honorowane, to po co wprowadzać coś, co nam niczego nie rozwiązuje. Przecież jedną taką homologacją krajową już mamy. Czy nie lepiej rozważyć wydzielenie z tej ustawy tej nowej drogi, ścieżki homologacyjnej, po to żeby ona nam otworzyła rynek unijny, a nie tylko komplikowała życie, jeśli ma to być tylko na rynku polskim? Także czy to przyniesie nam nowe miejsca pracy, nowe podatki, nowe opłaty ZUS? I jak to wpłynie na rozwój naszej branży? Dziękuję.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Dziękuję bardzo.

Kolejny gość. Kto chciałby?

(Przedstawiciel Koalicji na rzecz Autogazu – Związku Pracodawców Marek Suchożebrski: Dzień dobry państwu.)

I oczywiście proszę o przedstawienie się.

(Przedstawiciel Koalicji na rzecz Autogazu – Związku Pracodawców Marek Suchożebrski: Marek Suchożebrski. Jestem radcą prawnym i też występuję w imieniu Koalicji na rzecz Autogazu.)

I jeżeli mogę prosić, to bliżej mikrofonu... Wszystko jest nagrywane, a senatorowie i senatorki, którzy są zdalnie, nie będą pana słyszeć, jeżeli nie będzie pan mówił do mikrofonu. Dziękuję.

**PRZEDSTAWICIEL
KOALICJI NA RZECZ AUTOGAZU
– ZWIĄZKU PRACODAWCÓW
MAREK SUCHOŻEBRSKI**

Postaram się mówić tak, żeby było słychać.

A więc jeszcze raz: Marek Suchożebrski, radca prawny. Ja również jestem z Koalicji na rzecz Autogazu.

I niejako kontynuując ten wątek, który pani prezes była uprzejma rozpocząć, chciałbym tak pokrótce – bo szanuję sugestię pana

przewodniczącego – odnieść się do określonych zapisów tej ustawy, właśnie dotyczących instalacji gazowej.

Może na samym początku powiedzmy sobie o jednej rzeczy: o czym my w ogóle rozmawiamy? Rynek autogazu jest rynkiem dosyć specyficznym, wyjątkowym, powiedziałbym, na tle polskiej gospodarki, z bardzo prostego powodu: w zasadzie ten rynek jest zagospodarowany w 100% przez kapitał krajowy. To w aspekcie rozumienia jakichś haseł dotyczących ochrony krajowego biznesu i patriotycznego podejścia do ścieżki gospodarczej i do rozwoju gospodarczego, chyba też powinno mieć jakieś znaczenie.

A myślę, że tak na dobrą sprawę nie trzeba daleko szukać, żeby dosyć dużo kontrowersyjnych opinii na temat tej ustawy znaleźć, włącznie z tymi, które mówią, że ustawa w zasadzie tę branżę – proszę wybaczyć kolokwializm – wywala. To są dosyć poważne zarzuty, ogólnie rzecz biorąc, ale zaraz postaram się pokrótce przedstawić argumenty za tą tezę.

A zatem reasumując: mówimy o sektorze gospodarki, który jest w zasadzie reprezentowany w 100% przez kapitał krajowy i mówimy o odbiorcach finalnych, o konsumentach w liczbie ok. 3 milionów, bo tyle mamy tak na dobrą sprawę dopuszczonych do ruchu samochodów, które jeżdżą po naszym kraju i są zasilane tym paliwem. A więc to powinno dać nam jakąś wykładnię czy być pomocne niejako przy tym, o czym mówimy.

Ustawa wprowadza dosyć ciekawą instytucję, nieznaną wcześniej, a mianowicie wygaśnięcie świadectwa homologacji. Ale nie tylko to. To, co pani prezes była uprzejma powiedzieć, że wchodzi w życie nowe przepisy i wszystkie dotychczas obowiązujące świadectwa homologacji wygasają, to jest dosyć – młodzież by powiedziała – hardkorowe. Faktycznie tak na dobrą sprawę ten skutek jest bardzo drastyczny, ale nie jedyny. Bo mamy, proszę państwa, jeszcze jedną instytucję wprowadzoną do tej ustawy, a mianowicie wygaśnięcie wyciągu ze świadectwa homologacji. Coś, czego, jak świat światem, nigdy nie było w tej branży. Konsument po zamontowaniu instalacji gazowej od zakładu montującego dostaje taki dokument. To jest właśnie ten wyciąg ze świadectwa homologacji, który potwierdza, że to, co zostało u niego zamontowane, czyli instalacja jest dopuszczona do ruchu, jest legalna i, siłą rzeczy, tak na dobrą sprawę pojazd spełnia

wszelkie przewidziane prawem warunki, żeby funkcjonować i być dopuszczony do obrotu. Ustawa wprowadza przepis, że w pewnym momencie, jeżeli świadectwo homologacji wygaśnie na skutek wprowadzenia nowych przepisów – bo się zmienia, odkryją coś innego w tym zakresie, inne rozwiązania wprowadzą, ktoś coś poprawi, jeżeli chodzi o wymogi techniczne – wszystkie dotychczasowe świadectwa homologacji wygasają. To dotyczy, co bardzo istotne, homologacji zarówno starych, jak i nabytych w czasie obowiązywania tej ustawy, nabytych jak już ta ustawa będzie obowiązywała. Wszystkich. Nawet w przyszłości, za 10 lat, gdy coś się zmieni, świadectwo homologacji, które zostanie wydane za 5 lat, też wtedy wygaśnie. I mamy pewien dualizm prawny, jeżeli chodzi o wyciąg ze świadectwa homologacji, ponieważ ustawa przewiduje, że wygaśnie wyciąg ze świadectwa homologacji, czyli ten dokument dla Kowalskiego, ale dotyczy to tylko tych starych homologacji. To ja pytam dlaczego? Dlaczego te 3 miliony osób, które jeżdżą po naszych drogach, w pewnym momencie zostanie postawione przed faktem, że świadectwo homologacji ich samochodu czy wyciąg ze świadectwa homologacji na sposób montażu instalacji gazowej – to jest taka długa, skomplikowana nazwa, która się do tego sprządza – przestaje obowiązywać, wygasło?

Co z kolejnymi badaniami technicznymi i co z kolejnym dopuszczeniem do ruchu samochodu, który w tę instalację jest wyposażony? Branża ma swoje podejrzenia, ogólnie rzecz biorąc. Całkiem możliwe, że w pewnym – łatwym do przewidzenia i stosunkowo krótkim – okresie dowiemy się, że ministerstwo ma niejako remedium na ten problem. Zaproponuje obywatelom, nie wiem, za jaką opłatą – może to będzie 100 zł, może 200 zł, może 300 zł – tak na dobrą sprawę uzdrowienie, czyli jakąś formę sanacji tego wyciągu ze świadectwa homologacji. W dotychczasowej historii tego rynku nie było takiej instytucji.

Ja już zmierzam do końca, Panie Przewodniczący.

Nie było instytucji wygaśnięcia świadectwa homologacji. Teraz to wprowadzamy.

Kolejna rzecz, która budzi dosyć duże zdziwienie branży i w zasadzie brak akceptacji, to jest w pewnym sensie jakaś forma denuncjacji, samodenuncjacji czy, ogólnie rzecz biorąc, monitorowania stwierdzonych nieprawidłowości.

Rzecz dotyczy tego, że jeżeli podmiot, który jest uprawniony do montażu, stwierdzi w pojeździe jakieś wady związane z tą instalacją – konia z rzędem temu, kto to właściwie zinterpretuje – winien to zaraportować do TDT. I cóż zrobi TDT w momencie, kiedy taki wniosek, taki jakiś donos wpłynie? Otóż TDT z urzędu zawiesi homologację, zawiesi świadectwo homologacji. Czyli świadectwo w tym momencie przestaje obowiązywać, a więc w pewnym sensie branża jest zaskakiwana. Branża, właściciel tego świadectwa homologacji jest uziemiony i ma uniemożliwione dalsze funkcjonowanie, dalsze wykonywanie swojej pracy i montażu tychże instalacji, bo dopiero będzie wszczęta jakaś procedura kontrolna, ogólnie rzecz biorąc. Czyli najpierw mamy karę, a dopiero potem mamy wyjaśnienie, czy była zasadna, czy niezasadna.

Proszę państwa, nie odkryję Ameryki na nowo, jeżeli powiem, że w zakresie branży jest też konkurencja. To aż się prosi, tak na dobrą sprawę, doszukiwać jakichś zachęt patologicznych, ogólnie rzecz biorąc. Te tysiące zakładów naprawczych, o których mówiła pani prezes, konkurują ze sobą. One często wykonują pracę czy zlecenie na rzecz różnych firm, różnych producentów.

Już kończę, Panie Przewodniczący.

Nietrudno sobie wyobrazić, tak na dobrą sprawę, że będzie dochodziło do jakichś sytuacji bardzo niezdrowych, jeżeli chodzi o konkurencję, o zasady właściwej konkurencji, bo jedna firma będzie próbowała w sposób sztuczny za pomocą tejże ustawy doprowadzić do tego, że konkurencji będzie wiodło się troszeczkę gorzej. To chyba nie o to w tym wszystkim powinno chodzić.

I jeszcze ostatnia rzecz... Dosłownie 2 zdania, Panie Przewodniczący.

(Zastępca Przewodniczącego Artur Dunin: ...2 zdania.)

2 zdania w zakresie opłat. Ustawa znowu nas zaskakuje w tym zakresie. System chyba zdążył już nas przyzwyczaić do tego, że sama kontrola, co do zasady, odbywa się na koszt Skarbu Państwa, a tutaj projektodawca, ustawodawca zdaje się niejako poszukiwać źródła jakichś dodatkowych podatków, albowiem kontrola w nieograniczonej liczbie...

(Głos z sali: Ilości.)

...ilości, tak na dobrą sprawę – cały czas może być nam fundowana i zasilać środki budżetowe.

Ja rozumiem, że budżet prawdopodobnie zawsze ma niewystarczającą ilość pieniędzy. Ale jest pytanie, czy to jest właściwa droga.

I tu pewna ciekawostka: uzasadnienie w zakresie dobrego wpływu na społeczeństwo wskazało, że ta ustawa poprawi sytuację ekonomiczną rodzin kontrolerów.

(Głos z sali: Dozoru technicznego.)

Dozoru technicznego.

(Głos z sali: Tak.)

Proszę państwa, to wywołuje śmiech, bo to powinno wywoływać śmiech, ale w gruncie rzeczy to jest tragedia. Jeżeli motywacją dla naszego systemu jest to, żeby rodzina kontrolerów miała się dobrze... Okej, ja tej rodzinie życzę jak najlepiej, tylko pytam, jakim kosztem. Dlaczego to ma być z pieniędzy naszego, polskiego przedsiębiorcy?

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO ARTUR DUNIN

Bardzo serdecznie dziękuję.

(Przedstawiciel Koalicji na rzecz Autogazu – Związku Pracodawców Marek Suchożebrski: Dziękuję bardzo.)

Tematy poruszone...

Jest jeszcze jeden głos.

Bardzo proszę.

PRZEDSTAWICIEL KOALICJI NA RZECZ AUTOGAZU – ZWIĄZKU PRACODAWCÓW MAŁGORZATA LIĆWINKO

Ja jeszcze bym chciała właśnie nawiązać do tych opłat.

Małgorzata Lićwinko, jestem radcą prawnym w firmie AC SA.

Chciałabym jeszcze zauważyć, bo o tym też nie było wzmianki na mównicy sejmowej, że do tych opłat, które na tę chwilę są przewidziane – 8 tysięcy zł za 1 kontrolę – trzeba jeszcze doliczyć koszty podróży służbowej, proszę państwa, koszty, które de facto ma pokrywać pracodawca.

TDT jest instytucją państwową, tak? I powinien się utrzymywać z podatków, które przedsiębiorcy już płacą. Stąd ta horrendalna kwota naprawdę winna zostać zmniejszona.

A jeszcze bardzo istotna w kontekście aktualnej interpretacji tych przepisów, jaką przedstawia Ministerstwo Infrastruktury, jest

okoliczność, że ministerstwo mówi: my będziemy kontrolować firmę, która posiada homologację, a w ramach tej kontroli wszystkie jej warsztaty. Czyli w ramach kontroli AC może dojść do kontroli prawie każdego z 1 tysiąca 500 zakładów i my będziemy ponosić opłatę z tego tytułu. To jest jak gdyby argument na zbiciem tej stawki, tak? To, że jest... I przede wszystkim właśnie nie ma limitu tych kontroli, np. w ciągu roku. Tak więc to trzeba by zauważyć. A jak wspomnieliśmy, są to odrębni przedsiębiorcy, którzy powinni się stosować do powszechnie obowiązujących przepisów prawa z zasady, a nie z racji tego, że wykonują montaż wedle opracowanego przez nas sposobu.

Jeszcze chciałabym podkreślić, wracając do art. 38 – kwestia tego artykułu była już poruszana – że podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem ma odpowiadać za badanie całości pojazdu. Do tej pory taki obowiązek był nałożony wyłącznie na podmiot posiadający świadectwo homologacji typu pojazdu, co jest dosyć zrozumiałe – skoro produkuję pojazd, to za niego odpowiadam. Dlaczego producenci... w zasadzie niekoniecznie producenci, tylko posiadacze tej decyzji homologacyjnej sposobu montażu instalacji mają odpowiadać za cały pojazd i badać cały pojazd wprowadzony do obrotu? Bo tak teraz brzmi przepis. Hamulce, łyse opony... Zgłaszać, nie zgłaszać? Nie wiadomo, do czego się, że tak powiem, kontroler może przyczepić. A de facto to powinno...

(Zastępca Przewodniczącego Artur Dunin: Od tego jest stacja kontroli pojazdów i coroczne przeglądy.)

...być właśnie w ramach badań technicznych pojazdu. Tak że na to jeszcze chcielibyśmy zwrócić uwagę. Dziękuję ślicznie.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję.
Bardzo proszę.

**DYREKTOR DZIAŁU OBSŁUGI KLIENTA
W GAZEO
MACIEJ PROŚNIEWSKI**

Dzień dobry, Maciej Prośniewski, portal Gazeo.pl, czyli media.

Przyznam się, że nie uzgadniałem z moimi przedmówcami zakresu pytań, ale bardzo ciekawe jest to, że my obserwując tę ustawę od samego początku, doszliśmy tak naprawdę do bardzo podobnych wniosków, co związek pracodawców.

Ja mogę powiedzieć tak: my jako portal tak naprawdę reprezentujemy 3 miliony kierowców, którzy jeżdżą autami z instalacjami LPG, i jakieś 20 milionów potencjalnych przyszłych kierowców, którzy mogliby dokonać takiego montażu.

Plus jedno małe skorygowanie – warsztatów montujących instalacje LPG jest ponad 2 tysiące tak naprawdę, bo mówimy tu o wszystkich warsztatach posiadających uprawnienia do montażu.

Ja pozwolę sobie przytoczyć króciutko... My z całej listy pytań, które dostajemy codziennie, wyciągnęliśmy tylko te 2, które pojawiają się najczęściej i chyba są tak naprawdę najbardziej kluczowe dla użytkowników.

W art. 40 pkt 2 ustawy czytamy: „Świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, wygasa z dniem wejścia w życie nowych wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 58 ust. 1, stanowiących podstawę do udzielenia homologacji”.

I teraz pytanie: dlaczego prawo ma działać wstecz i narażać na utratę uprawnień zdobytych ogromnym wysiłkiem finansowym? Czy zmiana warunków technicznych powinna mieć wpływ na nowo udzielany... To znaczy uważamy, że w ogóle ta zmiana, jeżeli już miałaby wejść, powinna dotyczyć tylko nowo udzielanych homologacji sposobu montażu. Bo tak naprawdę... Tu już moi przedmówcy mówili o tym, co to dalej powoduje.

I jeszcze jeden artykuł, do którego też mamy pytanie – art. 79 ust. 1 pkt 5. Czytam art. 79 ust. 1: „Wydane przed dniem wejścia w życie ustawy” – i tu mamy pkt 5 – „wyciągi ze świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem – zachowują ważność do czasu wygaśnięcia świadectwa, na podstawie którego zostały wydane”.

I teraz pytanie: czy przy zmianie warunków technicznych wygasają świadectwa homologacji sposobu montażu, a tym samym wszystkie wyciągi ze świadectw homologacji montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem? To oznacza, że ponad 3 miliony samochodów, w których dokonano montażu

instalacji gazowych – dokonano też wpisów w dowodach rejestracyjnych, na podstawie tych wyciągów – stanie się nielegalne. Tak należy czytać ten przepis według naszej interpretacji. To oznacza, że one nie powinny w tym momencie, z dnia na dzień, wyjeżdżać na drogi i przechodzić obowiązkowych przeglądów technicznych. Czy to oznacza, że ci kierowcy mają jechać do stacji i prosić o wymazanie im tego wpisu, czy mają gdzieś jechać i prosić o zdemontowanie tej instalacji, czy też od razu oddać auto na złom? Przypominam: dotyczy to 3 milionów kierowców już jeżdżących po drogach i 3 milionów samochodów. Dziękuję bardzo.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję.

Jeszcze jakiś głos?

Przepraszam, tych, którzy... Bardzo proszę.

Nie będziemy robić drugiej kolejki. Zobaczymy, co powie pan minister, a jeszcze mamy gościa, pana posła Winnickiego. Jego też będę prosił o 3 minuty zwartej wypowiedzi. Wiem, że jest pan w stanie to zagwarantować.

**CZŁONEK ZARZĄDU
KOALICJI NA RZECZ AUTOGAZU
– ZWIĄZKU PRACODAWCÓW
MAREK KUKLIS**

Marek Kuklis, reprezentuję Koalicję na rzecz Autogazu. Jestem tam członkiem zarządu i jestem również przedsiębiorcą.

Chciałbym zauważyć jedną rzecz, która w tej ustawie się nie znalazła. Mamy przepisy europejskie. Ministerstwo powołuje się na to, że w jakiś sposób trzeba zrobić w Polsce porządek, dostosowany do warunków europejskich i zgodny z tymi warunkami europejskimi, które przyjmujemy. No, jesteśmy w Unii. Przyjeliśmy tzw. regulamin 115 dotyczący właśnie instalacji gazowych w samochodzie i mogą to być instalacje w już istniejących samochodach lub w tzw. OEM-ach, czyli instalacje montowane na linii produkcyjnej. Niestety, w tej ustawie nie znalazł się zapis, który by nawoływał do stosowania regulaminu 115, który dokładnie opisuje, jak taka instalacja powinna być zamontowana, jakim podlega kontroli, jak powinna być oznaczana itd. Nic o tym

regulaminie nie ma. Czyli ministerstwo powołuje się na to, że w jakiś sposób ma to uregulować ten bałagan, który jest. Właściwie jeżeli by był bałagan, to byłyby jakieś problemy z autogazem, słyszelibyśmy o jakichś incydentach, pożarach, wybuchach i różnych innych rzeczach, które nam się często z gazem kojarzą, tak? A nic takiego nie ma, bo my, właściciele homologacji, sami dbamy o to, żeby te instalacje były...

(Głos z sali: Bezpieczne.)

...bezpieczne, prawidłowo montowane. I to nam zależy na tym, żeby jak najdłużej można było tym samochodem jeździć bezpiecznie i ekonomicznie.

Jak też – weźmy to pod uwagę – nie mówimy o tym, że na całym świecie paliwo LPG jest paliwem ekologicznym, a u nas, niestety, nie.

Jeszcze jedna sprawa, jeżeli mogę.

(Zastępca Przewodniczącego Artur Dunin: Bardzo proszę, ale zostało 30 sekund.)

W ustawie nie znalazło się również coś takiego, jak możliwość homologowania samochodów zelektryfikowanych, tak? Przecież będą takie możliwości, żeby samochód benzynowy czy jakikolwiek z zapłonem iskrowym lub też samoczynnym przerobić na elektryczny. Moim zdaniem powinny się znaleźć w tej ustawie zapisy, które umożliwiają zarejestrowanie takiego samochodu, przerobionego z samochodu spalającego paliwa kopalne na samochód elektryczny, bo są takie możliwości. Czyli w ustawie powinny się znaleźć takie przepisy, które to umożliwią. Dziękuję bardzo.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję.

Ostatni z zaproszonych gości – pan poseł Winnicki.

Bardzo bym prosił o 3 minuty, bo naprawdę niewiele czasu zostało. Było poruszonych bardzo dużo tematów, a jeszcze my, senatorowie, też chcielibyśmy pana ministra dopytać o parę rzeczy.

**POSEŁ
ROBERT WINNICKI**

Oczywiście.

Szanowni Państwo! Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Są 2 poziomy tej ustawy.

Pierwszy poziom to poziom merytoryczny. Na poziomie merytorycznym ustawa w tym zakresie, o którym dyskutujemy, jest absolutnym buble. Jest to buble, który obciąża niesamowicie doskonale rozwiniętą branżę w Polsce – mówię to jako poseł z województwa podlaskiego, które jest stolicą, jeśli chodzi o firmy zajmujące się autogazem. Jest absolutnym buble, który, nie wiem, czy został podyktowany przez lobby innych firm, ale na pewno został podyktowany przez lobby pracowników Transportowego Dozoru Technicznego. Proszę państwa, Transportowy Dozór Techniczny staje się panem życia i śmierci 2 tysięcy warsztatów, kilkudziesięciu tysięcy ludzi, którzy są zatrudnieni w branży autogazu, a cała branża w wyniku tych przepisów jest trzymana w niepewności, w niesamowitej niepewności.

I teraz przechodzę do wniosków politycznych, bo mam mało czasu, więc nie będę powtarzał wszystkich argumentów, które ze strony branży już padły. Ta niepewność bardzo mocno przełoży się – i tutaj już wychodzę z roli posła województwa podlaskiego, a przechodzę do roli szefa sztabu Konfederacji w tych wyborach – zaraz na 3 miliony wyborców, którzy mają samochody z autogazem, i ich rodziny. My jako jedyni głosowaliśmy przeciwko tej skandalicznej ustawie w Sejmie. I powiem państwu tak: zwracam się do ministerstwa o to, żeby w roku wyborczym naprawdę poważnie przyjrzało się tej ustawie, bo moim zdaniem ona powinna być wycofana i napisana od nowa, zwłaszcza w tym zakresie, o którym mówił mój przedmówca, ponieważ są w niej poważne braki nie tylko merytoryczne, ale i braki co do zakresu. Pewne rzeczy powinny być rozdzielone i, być może, powinny być 2 ustawy.

I ja mówię tak: Szanowni Państwo, dzisiaj na posiedzeniu sztabu wyborczego Konfederacji dyskutowaliśmy o powoływaniu już sztabów wojewódzkich. Do tej pory użytkownicy autogazu... Firmy są zorganizowane, ale użytkownicy autogazu nie są w Polsce zorganizowani. Gwarantujemy rządzącym, że za chwilę użytkownicy autogazu będą zorganizowani. I tak jak mieliście w zeszłym tygodniu w czwartek 300 ciężarówek okrążających Warszawę w związku z protestem transportowców, tak będziecie mieli za chwilę w każdym województwie komitet strajkowy użytkowników autogazu ze względu na to, co robicie.

Apeluję o wycofanie się z tego skandalicznego projektu ustawy albo radykalne jego poprawienie, tj. wręcz wyrzucenie większości przepisów dotyczących autogazu, które tam wsadziliście. Dziękuję.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO ARTUR DUNIN

Panie Pośle, jesteśmy w Senacie. My, senatorowie każdej opcji politycznej, sprawujemy pieczę nad tym, żeby przepisy prawa były faktycznie rzetelne, prawidłowe, zgodne z konstytucją. Nie patrzymy na to, kto będzie miał głosy wyborcze, tylko chcemy, aby prawo wychodzące z Senatu było faktycznie dobrym prawem i...

(Poseł Robert Winnicki: Przepraszam, doskonale sobie zdaję z tego sprawę, ale wiem, jakie argumenty przekonują rząd.)

Zostawmy to. W Senacie, zwłaszcza na posiedzeniu senackiej Komisji Infrastruktury, naprawdę zajmujemy się merytoryką, nie polityką.

Ale to już wszystkie głosy. Czasu jest coraz mniej, bo jest za kwadrans... Zostało nam 15 minut.

Panie Ministrze, pewnie jeszcze będzie pula pytań senatorów, a przynajmniej na pewno moja, bo ja chciałbym zadać pytania.

Oddaję panu teraz głos, żeby mógł się pan ustosunkować do wypowiedzi naszych gości na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Bardzo proszę.

SEKRETARZ STANU W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY RAFAŁ WEBER

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Rozumiem, że mam tyle samo czasu, ile wszyscy ci, którzy przede mną zabierali głos. A trochę tego czasu będzie potrzeba nie tylko mi, ale i nam z Ministerstwa Infrastruktury. Żeby sprostować stek kłamstw, manipulacji i nieprawd, to jednak będziemy musieli tej ustawie poświęcić trochę więcej czasu.

Szkoda, że pan poseł Winnicki – który szukał kontaktu z Ministerstwem Infrastruktury; do którego napisałem SMS; ba, do którego nawet dzwoniłem – nie znalazł czasu na to, żeby oddzwonić, spotkać się np. w Ministerstwie

Infrastruktury i dłuższą chwilę poświęcić na tę ustawę. Szkoda, Panie Pośle. Pisaliśmy, czekałem, nie odpowiedział pan. Teraz to wystąpienie polityczne pokazuje tylko jedno: atak na rząd Prawa i Sprawiedliwości. Nie chodzi o sytuację firm zajmujących się...

(Zastępca Przewodniczącego Artur Dunin: Panie Ministrze, ja starałem się to jasno wyartykułować. Jeżeli pan pozwoli... Prosiłbym o...)

Panu chodzi tylko i wyłącznie o politykę, o mówienie pod potencjalny elektorat, a nie o to, aby faktycznie ten dział polskiego biznesu został od strony prawnej w odpowiedni sposób zaopiekowany. A szkoda, bo nam na tym zależy. I proszę mi uwierzyć, że to zrobimy.

Ta ustawa wraz z aktami wykonawczymi wejdzie w życie 1 lipca tego roku. To już niedługo. Ona nie wejdzie za rok, za półtora roku czy za 2 lata, tylko wejdzie w życie 1 lipca br. I wtedy zobaczymy, co tak naprawdę zadzieje się, jeżeli chodzi o kwestie biznesu autogazowego. Ja śmiem twierdzić, że nic złego się nie zadzieje. Nic złego się nie zadzieje, a wręcz przeciwnie.

I za chwileczkę powiem – bo pytanie jednego z mówców faktycznie było konkretne, bardzo precyzyjne i szczegółowe – co ta ustawa przyniesie, jeżeli chodzi o tę działalność gospodarczą na arenie międzynarodowej, w Unii Europejskiej. Na to pytanie również padnie odpowiedź.

Tak że, Szanowni Państwo, zaraz po 1 lipca br., za dosłownie 3 miesiące, będziemy mieli sprawdzian dla tych, którzy mówią wprost kłamstwa, manipulują i próbują ugrać tylko i wyłącznie kapitał polityczny. I będzie to sprawdzian również dla mnie, dla Ministerstwa Infrastruktury, dla obecnego rządu w kwestii tworzenia jak najlepszych warunków prawnych dla firm motoryzacyjnych.

A żeby uwidocznic to, że mówię prawdę, że naprawdę dochowaliśmy należytej staranności, aby te przepisy wyglądały jak najlepiej, zacytuję państwu opinię Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. Powtórzę, bo tutaj wiele kwestii odnosiło się do patriotyzmu gospodarczego: Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. Należą do niego również firmy działające w sferze autogazu. Pierwsze zdanie z tego pisma, które zostało w grudniu poprzedniego roku skierowane do Ministerstwa Infrastruktury: „W związku z trwającymi pracami nad projektem ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, UC80, zwracam się z uprzejmą

prośbą o ich zintensyfikowanie i możliwie jak najszybsze przyjęcie przepisów projektu ustawy”. To jest zdanie pierwsze. Później jest napisane dłaczego. I zdanie ostatnie: „Mając na uwadze powyższe, uprzejmie prosimy o jak najszybsze wprowadzenie w życie zawartych w projekcie przepisów”. Tak, Szanowni Państwo, wygląda prawda. Jeżeli nie wierzycie rządowi i Ministerstwu Infrastruktury, to wsłuchajcie się w to, co przed chwileczką zacytowałem, a co jest w piśmie od przedstawicieli branży. Tak wygląda prawda na temat projektu ustawy, który przez długi czas był przygotowywany wspólnie z branżą w Ministerstwie Infrastruktury.

A teraz szczegóły. Zacznę od kwestii dotyczącej opłat. Tutaj jeden z panów powiedział, że w tym sensie ustawa go zaskoczyła. To znaczy faktycznie mogła w tym sensie zaskoczyć ustawa kogoś, kto jej nie przeczytał, nie brał udziału w procesie legislacyjnym albo przeczytał ją dosłownie tydzień czy 2 tygodnie temu. Tu, zgadzam się, faktycznie może być zaskoczenie. Około 9 miesięcy temu zostały wprowadzone opłaty w taki, a nie inny sposób. To znaczy proponujemy naliczenie opłat, jeżeli chodzi o wszelkie czynności zawarte w tym projekcie ustawy, za roboczo godzinę. A na jesieni wprowadziliśmy maksymalną wartość dla każdej tej opłaty. Ta maksymalna wartość jest odzwierciedleniem tej wartości, która jest w chwili obecnej. Czyli, Szanowni Państwo, mówiąc językiem najprostszym z możliwych: jest 20 opłat, które są wymienione w tym projekcie ustawy, i maksymalna wysokość ich wszystkich jest równa obecnej wysokości. Powtarzam: maksymalna wysokość tych wszystkich 20 opłat jest równa obecnej wysokości. A dłaczego mówię „maksymalna”? No bo właśnie naliczanie związane z odniesieniem do roboczo godzin pozwala twierdzić, że ta opłata w rzeczywistości będzie niższa, niż opłata na poziomie maksymalnym. I to też życie zweryfikuje. Życie zweryfikuje to bardzo szybko, bo jeszcze w drugiej połowie tego roku. Posiedzenia komisji są rejestrowane, więc będziemy mieli materiał historyczny i każdy z nas będzie mógł ocenić i powiedzieć, kto miał rację, a kto nie. Jak również będziemy mogli to zrobić przed ścisłą kampanią wyborczą, która będzie przecież na jesieni. Powtarzam: 20 opłat wymienionych w tej ustawie ma odnośnik do stanu obecnego w sytuacji maksymalnej. Te opłaty z racji swojego naliczenia mogą mieć niższą wartość.

Nowa opłata, której w tej chwili nie ma w rozporządzeniu i o której była już mowa w tej dyskusji, to jest opłata za kontrolę zgodności produkcji lub kontrolę zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem. Dlaczego maksymalna wartość tej opłaty to 8 tysięcy zł? Szanowni Państwo, przeanalizowaliśmy, jak w tej chwili wygląda ta opłata, jeżeli chodzi o jej wartość, która jest wynikiem umów cywilnoprawnych zawieranych między przedsiębiorcami. Bo w tej chwili – z racji tego, że nie ma tej stawki w rozporządzeniu – ta opłata jest kształtowana na podstawie umów cywilnoprawnych, czyli obie strony zgadzają się na daną wysokość. Jedna strona ją opłaca, druga strona tę wysokość przyjmuje. Ja mam przed sobą spis firm świadczących usługi w tym zakresie. I nie jest to Transportowy Dozór Techniczny – bo tutaj wiele uwagi poświęcono Transportowemu Dozorowi Technicznemu. Nie jest to Transportowy Dozór Techniczny, są to firmy prywatne, które również będą mogły świadczyć tę usługę po wejściu w życie nowych przepisów prawa. I te stawki są, Szanowni Państwo, wyższe niż ta maksymalna wynikająca z ustawy, ustanowiona na poziomie 8 tysięcy zł. Ba, nawet jedna z firm proponuje opłatę w wysokości 30 tysięcy zł za kontrolę zgodności produkcji. Oczywiście dotyczy ona pojazdów typu tramwaj czy trolejbus, ale 30 tysięcy zł jest faktem. A na podstawie naszej ustawy ta opłata nie będzie wynosiła 30 tysięcy zł, tylko maksymalnie 8 tysięcy zł. To mniej czy więcej, Szanowni Państwo? No, zdecydowanie mniej. I tak samo będzie, jeżeli chodzi o inne opłaty za pojazdy, związane z autogazem.

A jeżeli będzie pytanie o to, jakie firmy w jakiej wysokości pobierają opłaty, to ja oczywiście jestem w stanie takie dane odczytać. Nie będę się tutaj krępował, jeżeli takie pytanie w dalszej dyskusji padnie. My oczywiście takimi danymi dysponujemy.

Tak że również, Szanowni Państwo, mit mówiący o tym, że zaskakujemy tutaj branżę opłatami, jest nietrafiony, bo, tak jak mówię, opłaty w takiej wysokości były znane od kilku miesięcy. One były ustalane w ramach naszej analizy związanej z rynkiem, jeżeli chodzi o tę ostatnią opłatę. Robiliśmy też wszystko – i to skutecznie – aby nie były wyższe od opłat ponoszonych w tej chwili.

A teraz pierwsza kwestia, od której ta dyskusja się rozpoczęła. Szanowni Państwo, przepis

z art. 40 ust. 2. Dotyczy on wygaśnięcia świadectw homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu w przypadku wejścia w życie nowych wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 58 ust. 1, stanowiących podstawę do udzielenia homologacji. Przepis ten odnosi się do świadectw, które będą wydawane lub zmieniane po wejściu w życie ustawy, a które mogą wygasnąć z powodu wprowadzenia nowych wymagań – podkreślam słowo „wymagań” – do rozporządzenia wykonawczego regulującego przedmiotową materię, wydanego na podstawie art. 58 ust. 1 ustawy. I teraz tak: sytuacja ta nie dotyczy jednak wygaśnięcia wydanych do tej pory świadectw – na skutek wejścia w życie, na podstawie wyżej wymienionej ustawowej delegacji, rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, które jest obecnie procedowane. Tutaj słusznie zauważono, że to rozporządzenie jest w tej chwili konsultowane. Ono wejdzie w życie razem z ustawą. Przepis ten odnosi się tylko do możliwości zaistnienia w przyszłości sytuacji w zakresie wprowadzenia nowych wymagań technicznych – stanowiących podstawę do wydania takich świadectw, wymagań, które wynikać mogą z postępu technicznego – i w wyniku tego wprowadzenia zmian, w szczególności w prawie międzynarodowym, np. w zakresie nowego regulaminu ONZ odnoszącego się do instalacji gazowej. Przepis ten, co też ważne, został przygotowany analogicznie do przepisów w zakresie wygaśnięcia świadectw homologacji typu w odniesieniu do pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia lub części – art. 30 ustawy. Jest on nieodzownym skutkiem zmiany regulacji prawa unijnego, przede wszystkim o charakterze technicznym, w zakresie przemysłu motoryzacyjnego.

Ja wiem, Szanowni Państwo, że to, co teraz powiedziałem, nie rozwiąże wątpliwości, bo gdyby tak było, to sytuacja byłaby rozstrzygnięta po posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury czy po posiedzeniu Podlaskiego Zespołu Parlamentarnego, bo tam ta argumentacja z naszej strony również padła. Te wątpliwości są podbijane jak bębenek właśnie po to, aby zamącić i całkowicie zniekształcić obraz tej ustawy. Ale tak wyglądają kwestie związane z wygaśnięciem świadectw homologacji instalacji gazowych.

I teraz poproszę panią dyrektor Renatę Rychter, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, o to, aby odniosła się do innych kwestii, do

innych zagadnień, które były przez przedmówców podnoszone.

Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
TRANSPORTU DROGOWEGO
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RENATA RYCHTER

Bardzo dziękuję.

Szanowny Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Renata Rychter, Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury.

Szanowni Państwo, odnosząc się do uwag, które, mam nadzieję, wszystkie skrzętnie odnotowałam, chciałabym najpierw uzupełnić wyjaśnienia dotyczące bardzo, bardzo kwestionowanego art. 40 ust. 2 ustawy. On w istocie dotyczy instytucji wygaśnięcia świadectw homologacji, ale nieprawdą jest, że instytucja wygaśnięcia nie istnieje, nie jest znana w aktualnie obowiązującym systemie prawnym.

Oczywiście dobrze, że w wypowiedziach moich szanownych poprzedników padały informacje o tym, że świadectwo homologacji, także w zakresie instalacji dodatkowej zasilania gazem pojazdu, jest decyzją administracyjną. Co za tym idzie, jeżeli jest decyzją administracyjną, to jak najbardziej bardziej instytucja stwierdzenia wygaśnięcia, która jest uregulowana w kodeksie postępowania administracyjnego, obowiązuje i obowiązywała. W związku z tym trudno podzielać zdziwienie, chociażby pana mecenasa, który wskazał, że nie jest mu znana taka instytucja.

Szanowni Państwo, tak jak powiedział pan minister, jest to rozwiązanie, które ma dotyczyć przyszłego stanu prawnego. Jeśli chodzi o świadectwa homologacji, wydawane zgodnie z aktualnie obowiązującą procedurą określoną w art. 70h, o ile dobrze pamiętam, ustawy – Prawo o ruchu drogowym, to właśnie dla tych świadectw jest zaprojektowany art. 79, który ma na celu utrzymanie ich ważności mimo wejścia w życie nowej ustawy. Mimo tego, że przepisy, które dotyczą świadectw homologacji w zakresie dodatkowej instalacji zasilania pojazdu gazem, utracą swoją moc wraz z wejściem w życie nowej ustawy o systemach homologacyjnych, utrzymujemy w mocy te obowiązujące decyzje

administracyjne i świadectwa, właśnie po to, żeby obywatele, przedsiębiorcy, którzy są adresatami tych decyzji administracyjnych, nie byli zaskakiwani, żeby mogli dalej realizować uprawnienia, ale i obowiązki wynikające z tych istniejących świadectw homologacji.

Jeszcze raz chciałabym podkreślić: art. 40 pkt 2 dotyczy nowych stanów prawnych. On jest tak naprawdę w swojej treści bardzo podobny... Jego wzorem jest przepis, który obowiązuje w odniesieniu do świadectw homologacji dla producentów pojazdów. Ma on na celu rozwiązanie przyszłych wątpliwości, jeszcze raz podkreślam.

Obecnie mamy projekt rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 58a. Mogą państwo sprawdzić, zerknąć do tego projektu. On jest opublikowany pod nrem 290 w wykazie. I tam nie zostały określone żadne, ale to żadne nowe techniczne wymagania, które by pozwalały na zastosowanie przepisu z art. 40 pkt 2. Ponadto...

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Ja najmocniej przepraszam, czy ja mogę w tym momencie przerwać tylko na sekundkę?

Czy art. 40 pkt 2 wynika jasno z dyrektywy unijnej, czy nie? Krótka odpowiedź: tak lub nie.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
TRANSPORTU DROGOWEGO
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RENATA RYCHTER

Nie wynika. Dlatego że kwestie dotyczące akurat przedmiotu regulacji z art. 40 nie są określone dyrektywą unijną.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Bardzo serdecznie dziękuję za odpowiedź.

Będę podtrzymywał swoją poprawkę dotyczącą wykreślenia art. 40 pkt 2, skoro to nie wynika jasno z dyrektywy unijnej.

Dobrze, ale bardzo proszę kontynuować.

Przepraszam najmocniej, ale chciałem się w tym momencie dowiedzieć, czy złożyłem słuszną poprawkę. Dziękuję.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
TRANSPORTU DROGOWEGO
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RENATA RYCHTER

Chciałabym jeszcze podkreślić, że sam wstęp do art. 40 precyzuje, do jakich świadectw homologacji ten przepis się odnosi. On się odnosi do świadectw homologacji, o których mowa w art. 31 ust. 3, czyli nowych świadectw homologacji, które będą dopiero wydawane na podstawie ustawy, która wejdzie w życie 1 lipca 2023 r. A zatem twierdzenie, że z wejściem w życie tej ustawy utracą swoją moc prawną świadectwa już wydane, jest po prostu nieprawdziwe.

Ponadto cytowana ocena skutków regulacji wyraźnie wskazuje – to jest na stronie 14 – że projektowane przepisy nie wpłyną w żaden sposób na właścicieli pojazdów już wyposażonych w instalacje przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem. A zatem twierdzenie, że 3 miliony użytkowników pojazdów zasilanych w ten sposób ucierpią na wejściu w życie ustawy, którą dzisiaj przedstawiamy szanownej komisji, jest po prostu nieprawdziwe.

Co do wielu uwag dotyczących kontroli zgodności montażu, skutków nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli, ja pozwolę sobie tylko, Szanowni Państwo, odnieść się do istoty tej kwestii. Czym tak naprawdę jest procedura homologacji w tym zakresie? Art. 36 precyzuje nam, Szanowni Państwo, że tak naprawdę instalator, czyli podmiot dokonujący montażu instalacji dodatkowej do zasilania gazem ma dokonywać montażu zgodnie z warunkami udzielenia homologacji montażu. I tutaj, Szanowni Państwo, te warunki... ich potwierdzeniem, taką rękojmnią, dokumentem na to jest właśnie świadectwo homologacji, które dotyczy wszystkich zakładów montujących. Dlatego też kontrola w zakładzie montującym nie powinna budzić żadnego zdziwienia, dlatego że organ wydający świadectwo homologacji poprzez wydanie tego świadectwa homologacji ma potwierdzić, że montaż instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem odpowiada właśnie tym warunkom technicznym.

Jeszcze raz podkreślam: jeśli chodzi o kontrolę zgodności montażu, elementy, które są obecnie przewidziane w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu, się nie zmieniają. Nadal mamy ocenę wstępną, nadal będzie

kontrola na miejscu wykonywania działalności, w miejscu montażu, w sposób naprawę przemyślany. Przewidzieliśmy najpierw procedurę ewentualnego zawieszenia świadectwa, jeżeli zostaną stwierdzone jakieś nieprawidłowości. Jest szansa na usunięcie tych nieprawidłowości w określonym terminie, jest ustawowo określony minimalny termin na usunięcie tych nieprawidłowości. I dopiero później, po ustaleniu, że te nieprawidłowości nadal występują, jest wszczynana procedura cofnięcia świadectwa. I to nie całego świadectwa homologacji: jeżeli nieprawidłowości, naruszenie wymagań technicznych występują tylko w jednym bądź też w kilku zakładach montujących, to dotyczy to tylko i wyłącznie tych zakładów montujących.

Następuje to w drodze decyzji administracyjnej, od której przysługuje odwołanie. Mimo że w wielu przypadkach te decyzje mają nadany rygor natychmiastowej wykonalności, czyli ustawa wprost określa, że te decyzje podlegają natychmiastowemu wykonaniu ze względów, oczywiście, bezpieczeństwa, to, tak czy inaczej, wraz z odwołaniem strona może złożyć wniosek o wstrzymanie tej natychmiastowej wykonalności. I jeżeli jest to uzasadnione, wówczas organ wydaje postanowienie w trybie art. 135 i wstrzymuje tę natychmiastową wykonalność, tak żeby przedsiębiorca, podmiot nie ponosił negatywnych skutków.

Jeśli chodzi, Szanowni Państwo, o świadectwo homologacji sposobu montażu, które dotyczy zgodności z regulaminem 115, to tutaj, Szanowni Państwo, chciałabym tylko dopowiedzieć, że jest to jedna z alternatywnych możliwości. To nie będzie obowiązek. Czyli wejście w życie omawianych przepisów nie spowoduje, że instalatorzy, podmioty dokonujące montażu instalacji dodatkowej do zasilania gazem będą musieli nagle przejść na ten regulamin 115. Po prostu jest to jedna z alternatyw, no, a przez to możliwość bycia konkurencyjnym nie tylko na rynku krajowym, lecz także na rynku zagranicznym, tak jak powiedziałam, dalej, poza granicami kraju. Bardzo dziękuję.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Bardzo dziękuję.
Panie Ministrze, czy jeszcze...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Panie Przewodniczący, jeżeli są jeszcze pytania, oczywiście, służymy odpowiedzią.)

Bardzo serdecznie dziękuję. Tak, tutaj przynajmniej 4 osoby...

Tylko, Szanowne Panie i Panowie, naprawdę, tak jak wcześniej pozwoliłem na przekroczenie czasu, tak teraz ograniczam ten czas do 2 minut. To ma być tylko i wyłącznie wyjaśnienie i ewentualnie zadanie pytania. 2 minuty, naprawdę, nie dłużej. Bo czas nam się kończy.

PRZEWODNICZĄCA ZARZĄDU
KOALICJI NA RZECZ AUTOGAZU
– ZWIĄZKU PRACODAWCÓW
KATARZYNA RUTKOWSKA

Panie Ministrze, tutaj, jak się wydaje, powinniśmy poinformować szanownych zgromadzonych, że powoływanie się na pismo z grudnia 2022 r. kiedy faktycznie pan minister był łaskaw poinformować naszą branżę autogazu i też PZPM, na który się pan powoływał, że wszelkie kontrowersyjne zapisy z ustawy zostaną usunięte... Ale nowy projekt ustawy pojawił się dopiero w styczniu. Ja sama w grudniu chciałam wysłać do pana ministra list pochwalny i pogratulować...

(Głos z sali: Nieprawda, nieprawda...)

...że znalazł tutaj dialog z branżą i wszystkie kontrowersyjne przepisy zostały usunięte. Ja sama w grudniu chciałam, tak samo jak PZPM, poinformować, że to jest dobra zmiana. Ale skoro nowy projekt ustawy i właśnie art. 40... I tutaj nieprawdą jest to, co państwo mówicie, że on nie wprowadza dla nas żadnych zagrożeń. Za chwilę to wyjaśnimy. Trzeba się wsłuchać w głos praktyków, którzy na co dzień mają z tym do czynienia, a nie z pozycji biurka i martwych przepisów na to patrzeć.

Ja chciałabym tylko poinformować, że PZPM skupia głównie producentów pojazdów. A my jesteśmy porównywani... Opłata za zgodność montażu jest porównywana do opłaty dla producentów trolejbusów. Szanowni Państwo, nasza instalacja gazowa kosztuje 2,5 tysiąca zł. I opłata ma być porównywana z tą dla producentów trolejbusów za milionowe kwoty? Tak że też tutaj prosba o jakąś rozagę, rozważenie tego.

W art. 52... Pani Dyrektor, tutaj mówimy o odpowiedzialności zbiorowej. Jeżeli państwo

faktycznie macie takie zamiary, to, tak jak tutaj wspominaliśmy na początku, bądźmy precyzyjni w stanowieniu prawa. I tutaj, w pktcie 11 i 12, jest wyraźnie napisane, że dyrektor TDT cofa wydane świadectwo homologacji z rygiorem natychmiastowej wykonalności. Jeżeli chcecie, żeby rozdzielić tę odpowiedzialność i skupić się tylko na zakładzie montującym, który dokonał jakichś nieprawidłowości, bardzo prosimy o wpisanie tego, o doprecyzowanie tego. Dziękuję.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Dobrze. Bardzo serdecznie dziękuję.
Kto jeszcze chciałby...

PRZEDSTAWICIEL
KOALICJI NA RZECZ AUTOGAZU
– ZWIĄZKU PRACODAWCÓW
MAŁGORZATA LIĆWINKO

Ja może w takim razie zadam pytanie pani dyrektor Rychter.

Pani dyrektor cały czas powtarza, że przepis art. 40 absolutnie nie znajdzie zastosowania do tych homologacji, które zostały wydane przed wejściem w życie ustawy. Proszę w takim razie powiedzieć, czy w świetle art. 31 ust. 3, do którego odwołuje się art. 40... Jeśli będziemy chcieli wpisać nowy zakład montujący na naszą homologację wydaną przed wejściem w życie tej ustawy, na jakiej podstawie zostanie wydana decyzja?

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Bardzo serdecznie dziękuję.
Pani...

(Przedstawiciel Koalicji na rzecz Autogazu – Związku Pracodawców Małgorzata Lićwinko: Ale ja bym chciała taką troszeczkę wymianę zdań...)

Nie, nie, naprawdę...

(Przedstawiciel Koalicji na rzecz Autogazu – Związku Pracodawców Małgorzata Lićwinko: No dobrze, to w takim razie...)

Zestaw pytań.

Bardzo proszę, kto jeszcze?

(Przedstawiciel Koalicji na rzecz Autogazu – Związku Pracodawców Małgorzata Lićwinko: To w takim razie ja bym chciała dokończyć swoją wypowiedź. Dobrze?)

Ale to już minął czas, przepraszam najmocniej...

**PRZEDSTAWICIEL
KOALICJI NA RZECZ AUTOGAZU
– ZWIĄZKU PRACODAWCÓW
MAŁGORZATA LIĆWINKO**

Dobrze. Ja chcę tylko zaznaczyć, że jeśli tylko dokonamy wpisu nowego zakładu na naszą homologację, to już nasza homologacja będzie wydana na podstawie art. 31 ust. 3. I jest wprost we wzorze rozporządzenia, który już jest załączony do tej ustawy. Tam jest odwołanie: na podstawie art. 31 ust. 3.

(Zastępca Przewodniczącego Artur Dunin: Rozumiem. Wygasza wszystkie inne... Rozumiem.)

Czyli art. 40 jak najbardziej znajdzie zastosowanie.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Tak, rozumiem.
Dobrze, dziękuję.
Następne pytanie do pana ministra?

**CZŁONEK ZARZĄDU
KOALICJI NA RZECZ AUTOGAZU
– ZWIĄZKU PRACODAWCÓW
TADEUSZ OŻAROWSKI**

Proszę państwa, chciałbym zapytać o coś takiego: jak ta nowa działka homologacyjna wpłynie na rozwój branży? Czy powstaną nowe miejsca pracy? Jak bezpieczne to będzie dla użytkowników samochodów, czyli dla rodzin jeżdżących tymi samochodami? A ich są 3 miliony, razy 3 to jest 10 milionów.

Proszę państwa, te zakłady będą się zamykać, bo nie będą zdolne do ponoszenia takich wysokich opłat jak w przypadku trolejbusów. A to spowoduje, że użytkownicy i rodziny tych osób, które jeżdżą na gazie, nie będą miały gdzie serwisować pojazdów.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Rozumiem. Ja powiem krótko...
Proszę o wyłączenie mikrofonu.

Powiem krótko: czy nie boicie się państwo z ministerstwa, że otworzy się podziemie gazowe, instalacji LPG, które zrobi tak, że bez homologacji będą robić te instalacje, nie wiadomo skąd, a w trakcie corocznych kontroli na stacjach, kontroli będą odkręcane np. same baniaki, butle gazowe i taki samochód będzie przechodził jako taki, który nie ma LPG? To jakby uzupełnienie do pana wypowiedzi.

2 minuty, bardzo proszę.

**PRZEDSTAWICIEL
KOALICJI NA RZECZ AUTOGAZU
– ZWIĄZKU PRACODAWCÓW
MAREK SUCHOŻEBRSKI**

Tylko jedną uwagę chciałbym się podzielić, ogólnie rzecz biorąc, w zakresie tego nieszczęsnego art. 40, bo on jest, zdaje się, jednym z bardziej kluczowych. Chciałbym zwrócić uwagę na jedną kwestię. W art. 40 ustawy jest napisane tak: „świadczenie homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3”. Nie mówi się tam o świadectwie homologacji wydanym na podstawie art. 30 ust. 3. A zatem, tak na dobrą sprawę – wbrew temu, co pani dyrektor powiedziała – z tego wcale nie wynika, że omawiana regulacja ma dotyczyć tylko świadectw wydanych po wejściu ustawy w życie. Art. 31 ust. 3 jest stosunkowo prosty, mówi się tam o świadectwie homologacji wydanej na sposób montażu. Skąd w ministerstwie taka pewność, że to dotyczy tylko i wyłącznie rzeczy przyszłych? Samo to, że my się teraz nad tym zastanawiamy i każdy ma prawo do innej interpretacji, dowodzi tego, że praca legislacyjna, która została włożona w ten projekt, powinna być oceniona niedostatecznie. Takich wątpliwości nie ma prawa być. To są zbyt duże i zbyt poważne konsekwencje. Teraz będziemy się z panią dyrektor spierać i przekomarzać: czy to ma zastosowanie, czy nie ma zastosowania? Dziękuję bardzo.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Rozumiem. Zapisy budzą wątpliwości. Zapisy powinny być na tyle jasne, żeby ktoś z góry nie

mógł ich interpretować i narzucać swoich rozwiązań.

2 minuty, ostatnie pytania.

DYREKTOR DZIAŁU OBSŁUGI KLIENTA
W GAZEO
MACIEJ PROŚNIEWSKI

Nawet krócej.

Przypominam, że nie reprezentujemy związku pracodawców, tylko jesteśmy przedstawicielami mediów. I znowu ten sam wniosek. Zupełnie osobno działamy, słuchamy pani dyrektor i dochodzimy do tych samych pytań. Bo nasze pytanie jest takie: jeżeli wejdzie ustawa, to nie wygasną homologacje, zgodnie ze słowami pani dyrektor, ale jak będzie wprowadzona jakakolwiek zmiana, to one właściwie wygasną. Tak więc to właściwie...

(Zastępca Przewodniczącego Artur Dunin: Wygasną.)

Tylko potwierdza nasze obserwacje i to, co mówili poprzednicy.)

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Dobrze.

Panie Ministrze, druga pytań tura naszych gości przeszła. Bardzo proszę o odpowiedzi, też bardzo esencjonalne, błagam, bo tutaj jeszcze panie i panowie senatorowie chcieliby zabrać głos.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER

Panie Przewodniczący, wedle życzenia.

Jeżeli chodzi o pismo, które cytowałem, ono jest z grudnia poprzedniego roku, a projekt ustawy został przez Radę Ministrów przyjęty na początku stycznia, bodajże 10 stycznia br. Nie zdążylibyśmy od tego pisma nanieść jakichkolwiek zmian, nawet jeżelibyśmy chcieli. No, przecież był okres świąteczny. Proszę mi wierzyć, nawet gdybym napierał na to i błagał ministra odpowiedzialnego w KPRM za legislację, to po prostu by się na to nie zgodził. Zmiany zostały naniesione

zdecydowanie wcześniej. Zresztą spotkanie z panią prezes w Ministerstwie Infrastruktury też było zdecydowanie wcześniej. Te zmiany, które zostały naniesione, też w dużej części wyszły na przeciw tematyce środowiska autogazu. Tutaj, jak myślę, to też powinno wybrzmieć. Być może nie wszystko... A nie wszystko dlatego, że tutaj już skupia się to na tym art. 40 pkt 2. Z naszego punktu widzenia, i nie jest to tylko nasz punkt widzenia, ale to jest ocena wielu oczu – radców prawnych, mecenasów, legislatorów, którzy nad tym zagadnieniem pracowali w Ministerstwie Infrastruktury, brali udział w konsultacjach, także przedstawiciele Rządowego Centrum Legislacji – jakakolwiek korekta tego przepisu jest zbędna. Nie jest potrzebna. Pani dyrektor może powtórzyć to, co powiedziała wcześniej, jeszcze raz. Proszę bardzo, jeżeli jest taka potrzeba, to jak najbardziej...

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Nie, Panie Ministrze, naprawdę, nie trzeba powtarzać tego, co już było raz powiedziane. Są wątpliwości. I powiem szczerze, ja je mam tym bardziej...

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER

Panie Przewodniczący, to odpowiedź pani dyrektor będzie jeszcze konkretniejsza, niż ta, która była wcześniej.

Bardzo proszę, Pani Dyrektor.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Bardzo proszę.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
TRANSPORTU DROGOWEGO
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RENATA RYCHTER

Żeby nie przedłużać... Bardzo dziękuję za udzielenie głosu.

Chciałabym się odnieść do wypowiedzi pana mecenas, dlaczego przytaczałam art. 31 ust. 3. Jeszcze raz powtarzam: to jest norma kompetencyjna, nowa norma kompetencyjna dla dyrektora TDT, która brzmi w sposób następujący: dyrektor TDT za opłatą wydaje albo zmienia świadectwo. Tak więc trudno tutaj mówić, że art. 40, odsyłając do art. 31 ust. 3, mówi o starych świadectwach homologacji, wydawanych na podstawie art. 70h. To tak gwoli wyjaśnienia.

A jeśli chodzi o te nowe wymagania i taki skrót myślowy, który tutaj padł na posiedzeniu, że w związku ze zmianą rozporządzenia wydanego na podstawie art. 58 wygasną wszystkie świadectwa homologacji, to odpowiedź brzmi twierdząco, ale tylko jeżeli pojawią się takie nowe wymagania techniczne, np. zostanie zmieniony regulamin ONZ w tym zakresie. A praktyka pokazuje, że w przeszłości żadnych takich zmian jeszcze nie było, Szanowni Państwo. W związku z tym naprawdę, te obawy o to, że nagle nastąpi jakiś krach, załamanie i wszystkie uprawnienia utracą moc, są po prostu nieuprawnione.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Dziękuję bardzo.*)

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO ARTUR DUNIN

Dziękuję. To wszystko ze strony ministerstwa?

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Na tę chwilę, tak.*)

Bardzo serdecznie dziękuję.

Tak się domyślam, bo jeszcze tutaj od nas...

Czy są jakieś pytania?

Pani Senator, bardzo proszę.

SENATOR ALICJA ZAJĄC

Dziękuję.

Chciałabym zapytać...

Czy ja mam tak donośny głos, że z daleka też słychać?

Chciałabym zapytać, czy ministerstwo znało uwagi branży i czy uważa, że są nieuzasadnione. Dziękuję.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO ARTUR DUNIN

Dziękuję.

Panie Ministrze?

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: To może zbierzemy wszystkie pytania od państwa senatorów i odpowiemy...*)

Dobrze.

Bardzo proszę, czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos?

(*Głos z sali: Nie.*)

Nie.

To, Panie Ministrze, po pierwsze chciałbym się dowiedzieć, kiedy tak naprawdę ta dyrektywa powinna obowiązywać i być zastosowana w prawie polskim. To po pierwsze. Bo, o ile wiem, to już minął czas. To jest pierwsze pytanie, bardzo zasadnicze.

Po drugie, czy te sprawy, o których dzisiaj była mowa, i te poprawki, które również do pana zostały przesłane i które pan już zna... Czy któraś z tych poprawek jest niezgodna z dyrektywami? To jest bardzo ważne pytanie.

I po trzecie, mam pytanie, co państwa skłania do tego, że narzucacie opłaty za kontrolę. No, powiem tak: ja się nie spotkałem z czymś takim, że osoba, która jest kontrolowana, musi za kontrolę zapłacić. Przychodzi fiskus, kontroluje moją firmę, daje mandat. I to jest jakby moje kolejne pytanie: czy jeżeli taka kontrola przyjdzie do takiego delikwenta i znajdzie jakieś uchybienia, to państwo... No, nie w tej ustawie, ale bodajże w ustawie o ruchu drogowym, jeżeli dobrze pamiętam... Czy są nakładane jakieś kary za złą procedurę, która jest wykonywana? Bo nie rozumiem. Nie rozumiem. W pierwszym momencie mówię tak: a to może zmniejszyć te opłaty? Ale zastanowiłem się nad jedną, zasadniczą kwestią: przecież, gdyby pani senator prowadziła taką działalność i ja bym prowadził taką działalność...

(*Głos z sali: Czysto społecznie...*)

...to gdybym chciał wykończyć konkurencję, tobym co drugi dzień pisał na nią donosy. I odwrotnie. I mielibyśmy te kontrole, za które ja bym musiał płacić te 3,75%, które państwo proponujecie, nie więcej niż 8 tysięcy zł. To przecież skoro instalacja kosztuje – tutaj państwo siedzą w tym temacie – 2,5 tysiąca zł, to ile ja tych instalacji musiałbym zrobić, żeby na tę karę... Znać, przepraszam, właśnie nie na karę.

(*Głos z sali: Na opłatę.*)

Właśnie nie na karę, tylko na samą kontrolę. Dlatego też będę podtrzymywał swoją poprawkę odnośnie do wykreślenia nakładania zobowiązań finansowych na podmioty kontrolujące.

(*Senator Alicja Zajac: Kontrolowane.*)

Kontrolowane.

Panie Ministrze, to tyle pytań od nas. I jakby mógł się pan odnieść do poprawek, z którymi mógł się pan zapoznać... Bardzo serdecznie dziękuję.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER**

Panie Przewodniczący, dziękuję bardzo za to ostatnie pytanie, bo ono oczywiście jest bardzo ważne.

Proszę wszystkich państwa o uwagę. Myślę, że branża akurat wie, że wtedy, kiedy będzie kontrola na donos i nie wykaże ona niczego, czyli będzie nieuzasadniona, opłata po prostu nie będzie ponoszona. Branża o tym wie, bo to wynika wprost z tej ustawy, w art. 52 ust. 4 jest o tym mowa. Też na pewnym etapie prac sejmowych były o to pytania. Niemniej jednak później... Ktoś, kto zajrzał, Panie Przewodniczący, do ustawy – naprawdę zachęcam – i przeczytał art. 52 ust. 4, wie, że podmiot kontrolowany w sytuacji, kiedy kontrola jest nieuzasadniona, czyli jest wszystko okej, takiej opłaty nie ponosi. Panie Przewodniczący, tak jest. Tak że proszę przyjąć to do...

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Słyszę, co pan do nas wszystkich mówi. I mamy duże wątpliwości, bo każda kontrola... Przypomnijmy sobie zarządzenie pana ministra finansów, który mówił, że kontrola nie może się odbyć bez mandatu, czyli musicie coś znaleźć. Tak więc boję się, że tutaj może być bardzo podobnie. Nie wiem, szmatka będzie leżała nie w tym miejscu, co potrzeba, i już będzie wniosek o nałożenie opłat za kontrolę. Dlatego podtrzymuję to swoje pytanie.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Panie Przewodniczący...*)

I miałbym wielką prośbę. Pytanie od pani senator: czy zapoznaliście się...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Panie Przewodniczący...*)

...wcześniej z tymi postulatami i dlaczego ich nie włączyliście? Nie uwzględniliście tych postulatów. Stąd moje poprawki wynikające z tych postulatów.

I jeszcze jedno pytanie: czy te poprawki, z którymi pan miał możliwość zapoznania się, są w kolizji z dyrektywą unijną?

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER**

Panie Przewodniczący, kontroli skarbowych za naszych rządów jest dużo mniej, niż było wtedy, kiedy rządziła Platforma Obywatelska. Naprawdę, są to dane ogólnodostępne. Jest ich wiele razy mniej niż wtedy, kiedy wyście rządzili. Tak że proszę tutaj nie wprowadzać opinii publicznej w błąd i nie mówić, że musimy coś znaleźć. No, takie wymysły nie przystoją...

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Dobrze, Panie Ministrze...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: ... żadnemu z senatorów.*)

Proszę o konkretne odpowiedzi. Naprawdę, nie mamy czasu. My mamy jeszcze jedną ustawę do zaopiniowania. I naprawdę, nie chciałbym wchodzić w polemiki polityczne. Bardzo proszę o konkretne odpowiedzi na konkretne, merytoryczne pytania.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER**

No, faktycznie, akurat ten niuans mogłem pominąć, bo on merytoryczny nie był.

Wracając – merytorycznie – do opłat, o które pan pytał, jeszcze raz powtarzam: przedsiębiorca nie będzie ponosił opłaty wtedy, kiedy kontrola na donos będzie nieuzasadniona. Mam nadzieję, że to rozwieje wątpliwości.

Jeżeli chodzi o czas wdrożenia dyrektywy: faktycznie, powinniśmy byli to zrobić wcześniej.

Niemniej jednak ja wolę wdrożyć dyrektywę później i wyjaśniać Komisji Europejskiej, dlaczego przepisy są wdrażane kilka miesięcy, czy kilka lat później, a przygotować się do tego naprawdę bardzo dobrze i bardzo mocno, niż zrobić to na chybcika i wyrządzić komukolwiek krzywdę. To jest moja odpowiedź na pytanie, czy ta dyrektywa powinna być wdrożona wcześniej. Tak, powinny być te przepisy wdrożone wcześniej, tym bardziej że mówimy tutaj o 3 rozporządzeniach i 2 dyrektywach. Niemniej jednak ja wolę te przepisy przygotować w sposób optymalny, aniżeli nieoptymalny, generujący jakieś zamieszanie w obszarze, który jest regulowany.

Jeżeli chodzi o poprawki, które trafiły do nas w ostatnim czasie, czyli na etapie prac sejmowych i senackich, to oczywiście są nam one znane. Niemniej jednak odpowiedzi padały już dzisiaj kilkakrotnie. Uważamy, że nie ma potrzeby zmian związanych z art. 40 i pkt 2, a także wszystkimi innymi, które dotyczą kwestii utrzymania świadectw homologacyjnych. Dyrektorka Renata Rychter mówiła to kilkakrotnie. Dlatego te poprawki opiniujemy negatywnie. Mówiłem to na poziomie prac sejmowych i podtrzymuję swoje stanowisko na poziomie prac senackich.

Niemniej jednak wiele uwag branży było wdrożonych do projektu ustawy, zarówno podczas konsultacji, jak i na tym ostatnim etapie przed pracami Stałego Komitetu Rady Ministrów. Tam również nanosiliśmy pewne zmiany, które były wynikiem konsultacji z branżą, również z branżą autogazu. Dziękuję bardzo.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Czy pani senator jest usatysfakcjonowana?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Rozumiem.

No, z tego wynika, że niewiele państwo uwzględniło tych poprawek.

Dobrze, słyszeliśmy wszyscy. Przejdziemy do głosowania.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Szanowni Państwo, poprawki legislacyjne zostały...

(Głos z sali: Uzgodnione.)

...uzgodnione z ministerstwem i pan minister powiedział, że jest za. Z kolei poprawki, które ja pozwoliłem sobie złożyć, wszystkie te

poprawki, zostały zaopiniowane negatywnie. Ja tylko powiem, że moje poprawki – jest ich 8 – dotyczą... W art. 38 w ust. 1 skreśla się pkt 4 i skreśla się ust. 5–8.

W art. 40 skreśla się pkt 2.

W art. 52... Czy państwo chcecie, żebym przeczytał? Bo to jest dosyć długie. Ale chodzi o zmianę w art. 52 ust. 1, ust. 5, ust. 8, ust. 9, ust. 11 i ust. 12.

W art. 58 w ust. 1 w pkt 1 po wyrazie „pojazdu” dodaje się wyrazy „M, N, O, L, T, C” – tu państwo fachowcy wiecie, o co chodzi.

Dodaje się art. 58a w brzmieniu: „Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia” – i teraz pkt 1 – „zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji dodatkowych napędów elektrycznych służących do napędu pojazdów kategorii M, N, O, L, T, C, silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi”. To jest sugestia, która dzisiaj też wybrzmiała na tej sali. To dosyć istotne, moim zdaniem. I dodajemy jeszcze kolejne punkty.

Skreśla się art. 69.

W art. 79 ust. 1 i 2 otrzymują następujące brzmienie. Ust. 1: „Zachowują ważność wydane przed dniem wejścia w życie ustawy świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem”. Ust. 2: „Zachowują ważność wydane przed dniem wejścia w życie ustawy wyciągi – to jest istotne, wyciągi – ze świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem”.

To są poprawki, które przedłożyłem i które oficjalnie w tej chwili zgłaszam.

I teraz pytanie do pana mecenasa: czy możemy... To jest nasza, jakby, decyzją ostateczną, ale czy możemy głosować nad poprawkami legislacyjnymi, które przejąłem, przygotowanymi przez Biuro Legislacyjne i mającymi zgodę ministerstwa, w jednym bloku? I jak mecenas twierdzi, jak należałoby głosować nad poprawkami przeze mnie zgłoszonymi? Dziękuję.

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEĆ**

Jeżeli komisja się na to zgodzi, oczywiście, nad poprawkami legislacyjnymi można głosować

łącznie, z wyjątkiem tych poprawek, które są w uwadze czwartej i ósmej, oraz z wyjątkiem tej poprawki technicznej, piątej, ponieważ poprawka piąta będzie się wykluczała z pańskimi, Panie Senatorze, poprawkami. I tylko z takim zastrzeżeniem można głosować nad tymi poprawkami łącznie.

Jeszcze wracając do poprawek pana senatora: tam pan senator nie wspomniał o poprawce do art. 39. Tam skreśla się pkt 1 i 2. Jak rozumiem, ona również będzie?

(Zastępca Przewodniczącego Artur Dunin: Tak, tak.)

Tak.

I tutaj zauważyłem dopiero teraz, że ta poprawka dotycząca art. 58a i przepisu upoważniającego... Tam trzeba ten przepis uzupełnić o wytyczne, ponieważ jest to upoważnienie dotyczące treści aktu wykonawczego. Ja przeczytam wytyczne. To jest wymóg techniczny, wynikający jednak również z konstytucji. „Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia” – tu idą te punkty – „kierując się koniecznością zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa ochrony zdrowia i środowiska oraz potrzebą zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem”. To jest taka standardowa wytyczna, z tych przepisów wykonawczych, które są w tej ustawie. I to tylko tyle.

Jeżeli chodzi o te pańskie poprawki, jeżeli komisja wyrazi na to zgodę – ponieważ była długa dyskusja o ich treści i uzasadnieniu – można je przegłosować łącznie.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER**

Panie Mecenasiu, ja mam jeszcze pytanie odnośnie do tych poprawek.

Czy poprawka związana z art. 58a nie jest poza zakresem przedłożenia?

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Słyszeliśmy, Panie Ministrze.

Pytanie do pana mecenasa: czy zmiana piąta: w art. 58 ust. 1 pkt 1 po wyrazie „pojazdu” dodaje się... Czy nie wykracza...

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC**

Znaczy, chodzi o dodanie art. 58a, jak rozumiem?

(Głosy z sali: Tak.)

Trudno mi o tym jednoznacznie przesądzić. No, przepis ten dotyczy homologacji pojazdów, tak więc, jakby...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Ale to nie jest homologacja...)

(Głos z sali: Co?)

(Zastępca Przewodniczącego Artur Dunin: Jeszcze raz, Panie Ministrze, bo nie było słyhać.)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Ten przepis nie ma związku z homologacją.)

Mówimy o art. 58a?

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Nie, nie. Ja przeczytam, Panie Ministrze, jeszcze raz: „zakres wymagań technicznych, obowiązujących w procesie homologacji dodatkowych napędów elektrycznych”... Tak więc po prostu dorzucamy – wychodzimy na przyszłość – możliwości działania... I one też będą podlegały właśnie homologacji. Tak więc wydaje mi się, że nie wychodzimy poza zakres przedłożenia, ustawy. A wie pan, że pod tym względem jestem bardzo czuły.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Ale dodajemy nowy napęd, elektryczne...)

Znaczy, nie widzę przeszkód. Nie wydaje mi się, żebyśmy wychodzili poza przedłożenie ustawy.

Dobrze. Panie Mecenasiu, czy ma pan jakąś uwagę w tym zakresie, czy nie?

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC**

No, ten przepis dotyczy homologacji. Rzeczywiście, dodaje się do tej ustawy o systemach

homologacji pojazdy o nowym napędzie. Niemniej jednak wydaje mi się, że ta poprawka mieści się w szeroko rozumianym zakresie ustawy, czyli w zakresie homologacji pojazdów.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję.

W takim razie przystępujemy do...

Czy głosujemy najpierw nad poprawkami zgłoszonymi przeze mnie i potem nad poprawkami przygotowanymi przez pana legislatora? Czy... Żeby nie wyszło tak, że któreś będziemy musieli wykluczyć. Żeby od razu...

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC**

To może najpierw poprawki legislacyjne, bez wspomnianej poprawki piątej, która się wyklucza z pańskimi, apotem poprawki merytoryczne.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo proszę.
(Brak nagrania)

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC**

Te poprawki były omówione, tak więc...
(Głos z sali: Omówione.)
...możemy nad nimi głosować blokiem.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Dobrze.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawek zaproponowanych przez Biuro

Legislacyjne, a przejętych przeze mnie? Kto jest za? (6)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Bardzo proszę o podanie wyników.

Bardzo serdecznie dziękuję.

Poprawki zarekomendowane przez Biuro Legislacyjne zostały przyjęte.

Przechodzimy do zestawu poprawek...

(Głos z sali: Jeszcze piąta.)

Nie, nie...

(Głos z sali: Jeszcze piąta, nie?)

Nie, nie. Bo piąta będzie...

(Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Nie, ponieważ piąta będzie się wykluczała z poprawką...)

Przechodzimy do poprawek zgłoszonych przeze mnie. Będziemy też głosować nad nimi blokiem.

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC**

Jeżeli komisja nie wyraża sprzeciwu, oczywiście, można nad tymi poprawkami głosować łącznie.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Ja się oficjalnie zapytam: czy panie i panowie senatorowie wyrażają zgodę, żeby głosować nad tym zestawem poprawek łącznie?

Nie ma zastrzeżeń.

Bardzo proszę, przechodzimy do głosowania nad 8 poprawkami zgłoszonymi przeze mnie.

Bardzo proszę, kto jest za?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie sumy głosów.

3 głosy za, 2 – przeciw, 1 senator wstrzymał się od głosu.

Poprawki uzyskały większość.

Teraz przystąpimy do głosowania nad ustawą w całości z poprawkami.

Kto z państwa jest za przyjęciem ustawy wraz z poprawkami?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

Dziękuję bardzo.

Proszę o podanie łącznych głosów.

5 głosów za, jednogłośnie.

Ustawa wraz z poprawkami uzyskała większość.

Sprawozdawca?

Nie widzę zainteresowanych. Czy...

(Głos z sali: Przewodniczący.)

Tak? Bardzo dziękuję, będzie to dla mnie zaszczyt, rekomendowanie ustawy na...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Artur Dunin. Nie ma innych zgłoszeń. Dziękuję bardzo.

Kończymy tę część posiedzenia.

Zaczynamy kolejny punkt.

Bardzo serdecznie dziękuję, Panie Mecenasiu.

Dziękuję gościom. Dziękuję panu ministrowi.

Do widzenia. Dziękuję bardzo.

Rozpoczynamy punkt drugi porządku obrad: rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

(Głos z sali: Już zaczynamy?)

Tak, rozpoczynamy od razu, bo mamy bardzo mało czasu, 20 minut.

Bardzo proszę.

Witam panie i panów senatorów.

Czy mamy kworum?

(Głos z sali: Mamy kworum.)

Czy są osoby wykonujące zawódową...

(Głos z sali: Nie trzeba, bo to jest jedno posiedzenie komisji.)

A, rozumiem. Super.

Panie Ministrze, bardzo proszę o przedstawienie ustawy.

Halo, halo, Panie Ministrze?

Czy jest ktoś, kto mógłby nam zaprezentować ustawę z druku senackiego nr 935? Przypominam, jest to ustawa rządowa.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Behrendt: Szanowny Panie Przewodniczący... Tomasz Behrendt, zastępca dyrektora Departamentu Prawnego. Prosimy o jeszcze 30 sekund, pan minister zaraz do nas przyjdzie.)

Dobrze, 30 sekund dla pana ministra.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Panie Przewodniczący, czy możemy zacząć?)

Witam ponownie, Panie Ministrze. Tak, oczywiście, czekaliśmy na pana. Serdecznie zapraszam do przedstawienia ustawy.

SEKRETARZ STANU

W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY

RAFAŁ WEBER

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo!

Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw ma na celu wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii Europejskiej.

Ustawa została uchwalona przez Sejm 9 marca br. Celem dyrektywy jest zwiększenie konkurencyjności Europejskiej Usługi Opłaty Elektronicznej, tzw. EETS. Podstawowymi założeniami wdrożenia i funkcjonowania usługi EETS są: jedna umowa, którą użytkownik EETS zawiera z jednym dostawcą EETS, umożliwiającą rozliczanie opłat pobieranych w formie elektronicznej za poruszanie się na terenie Unii Europejskiej; jedno rozliczenie, które otrzymuje użytkownik EETS za naliczone mu opłaty pobierane w formie elektronicznej za poruszanie się na terenie całej Unii Europejskiej w danym okresie; i jedno interoperacyjne urządzenie pokładowe, które pozwala na naliczanie opłat podczas podróżowania po sieciach drogowych Unii Europejskiej.

Drugim komponentem tej ustawy jest komponent związany ze zmianą ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. Zmiany, które w zakresie tej ustawy proponujemy, mają na celu wyjście naprzeciwko oczekiwaniom samorządów i przyspieszenie ogłaszania, no, ale oczywiście też rozstrzygnięcia naborów na lata kolejne. Dążymy do sytuacji, w której samorzady, kształtując swoje budżety na rok kolejny – a dzieje się to na jesieni roku wcześniejszego – miały wiedzę, czy uzyskają wsparcie z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, a jeżeli tak, to w jakiej wysokości. Żeby tę wiedzę wykorzystać właśnie przy projektowaniu uchwały budżetowej. Takie głosy napłynęły do nas od strony samorządów. Myślę, że możemy spróbować taki przepis wprowadzić i zaproponować nabór na najbliższy rok właśnie w taki sposób. No, zobaczymy, jak będzie to przyjęte w praktyce przez samorzady. Jeżeli będzie wszystko okej, nie widzę przeszkód, aby tę dobrą praktykę kontynuować również w przyszłości.

To tyle, Panie Przewodniczący, jeżeli chodzi o najważniejsze kwestie, związane z tą ustawą. Dziękuję bardzo.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję.
Czy ktoś z państwa chce zabrać głos?
Panie Mecenasie, bardzo proszę.

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
SŁAWOMIR SZCZEPAŃSKI**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!
Szanowni Państwo! Panie Ministrze!

Z uwagi na to, że mamy ograniczony czas do zakończenia posiedzenia komisji, to ja może pozwolę sobie powiedzieć, że Biuro Legislacyjne zaproponowało łącznie 37 poprawek do procedowanej ustawy, niemniej jednak te proponowane poprawki, jak i uwagi, są, jak myślę, bardzo szczegółowo opisane w opinii, tak więc pozwolę sobie po prostu odstąpić od omawiania tychże uwag i propozycji poprawek.

Proponowane poprawki dotyczą kwestii systemowych – poprawka nr 8, 12, 13 i 29 – mają na celu doprecyzowanie procedowanych przepisów, zapewnienie odpowiedniego ich stosowania i interpretacji oraz zgodności z wymogami zasad techniki prawodawczej, spójności i jednolitości w obrębie proponowanych przepisów.

Jeżeli chodzi o opinię, to chciałbym tylko nawiązać do uwagi pierwszej, ponieważ ona zawiera uwagę, nie zawiera jednak propozycji poprawki. To jest tutaj taki wyjątek od zasady, z uwagi na to, że nie wiedziałem, jaka jest intencja projektodawcy, merytoryczna. Tak więc w przypadku uwagi pierwszej, która dotyczy proponowanego w art. 1 pkt 3 lit. c ustawy przepisu art. 13i ust. 1d ustawy o drogach publicznych, gdyby chodziło... Bo ten przepis odnosi się ogólnie do usług głównego dostawcy i umów głównego dostawcy z korzystającym z dróg, bez wskazania, jakie to są usługi, jaki jest przedmiot tych usług, i też jakie to umowy ma główny dostawca zawierać z podmiotami korzystającymi z dróg. I gdyby chodziło

tutaj o, odpowiednio, umowy dotyczące świadczenia usługi poboru opłat oraz o usługi poboru, na co może wskazywać z kolei też proponowany w procedowanej ustawie art. 16t ust. 1 i ust. 4 pkt 2 ustawy o drogach publicznych, to tutaj bym zaproponował poprawkę mającą na celu doprecyzowanie tych 2 kwestii. Czyli zamiast do usług odniósłbym się tutaj do usług poboru opłat, oraz zamiast ogólnie do umów – do umów dotyczących świadczenia usługi poboru opłat.

Jeszcze jeżeli chodzi o uwagę czternastą, to ona również zawiera szczegółowo opis... Niemniej jednak chciałbym tylko ją uzupełnić – to jest strona 12 opinii – jeżeli chodzi o propozycję poprawki, ponieważ propozycja została ograniczona tylko do drugiej części i polega na doprecyzowaniu, że chodzi tam o podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, czyli zgodnie z definicją tego określenia. A chciałbym jednocześnie rozszerzyć tę propozycję poprawki na pierwszy element, czyli wskazać, że chodzi tam o dane pojazdu. Ponieważ z obecnie przyjętej, pewnie przez przypadek, redakcji tego przepisu, wynika, że odnosi się on do danych osobowych użytkownika EETS i pojazdu, co sugeruje, że chodzi o dane osobowe pojazdu. I to byłaby druga kwestia.

A oprócz tych 2 spraw chciałbym również uzupełnić opinię o jeden element, który się w niej nie znalazł. Dotyczy on art. 1 pkt 25 i 26 ustawy. Oba te punkty zmieniają, odpowiednio, art. 16s i art. 16t w ustawie o drogach publicznych. Zmiana polega na nadaniu nowego całego brzmienia tym artykułom. Zgodnie z wymogami zasad techniki prawodawczej – tu konkretnie chodzi o §94 ust. 3 tych zasad – w takim przypadku, jeżeli artykuły następują bezpośrednio po sobie, a tak jest w przypadku art. 16s i 16t, to zmiana tych przepisów powinna nastąpić w obrębie jednej jednostki redakcyjnej, w tym przypadku w obrębie punktu 25. Tak więc należałoby przenieść zmianę polegającą na dodaniu nowego brzmienia art. 16t, do punktu 25. Czyli polecenie nowelizacyjne brzmiałoby: „art. 16s i art. 16t otrzymują brzmienie” i tutaj byłoby przeniesione brzmienie art. 26, a pkt 26 byłby skreślony.

Tak jak wspomniałem, pozostałe propozycje poprawek i uwagi, poza proponowanymi poprawkami systemowymi, czyli proponowanymi poprawkami nr 8, 12 i 13, zostały roboczo omówione z przedstawicielami ministerstwa i, jak rozumiem, zaakceptowane. Proponowana

poprawka nr 8 dotyczy pracowników Inspekcji Transportu Drogowego, chodzi tu o zatrudnienie, oraz pracowników i osób zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych KAS. A w uwagach nr 12 i 13 chodzi o kwestie systemowe, uwaga nr 12 odnosi się do ustawy o języku polskim, a uwaga nr 13 – do kodeksu postępowania administracyjnego. Dziękuję bardzo.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję, Panie Mecenasie.

Panie Ministrze, uwagi do poprawek zaproponowanych przez Biuro Legislacyjne, stosunek ministerstwa do tych propozycji. Bardzo proszę.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Większość proponowanych poprawek akceptujemy. Nie możemy zaakceptować 3 propozycji, tj. pktu 8 lit. b, pktu 12 i pktu 13.

Jeżeli chodzi o pkt 8 lit. b, to nasz brak zgody na tę proponowaną poprawkę wynika z tego, że dotyczy ona Krajowej Administracji Skarbowej, organizacji tej jednostki, a przepis, który jest w tej chwili w ustawie, był uzgadniany właśnie z Krajową Administracją Skarbową, która podlega Ministerstwu Finansów. Był przyjęty przez Radę Ministrów. Także intencją naszą jest pozostawienie swobody szefowi KAS co do decyzji, którym swoim jednostkom będzie przekazywał informacje, zależnie od podziału ich uprawnień.

Jeżeli chodzi o punkt nr 12, to nasza negatywna opinia co do tej propozycji poprawki jest kwestią jakby waloru informacyjnego zapisu o języku używanym w postępowaniu, ponieważ jest to walor korzystny z punktu widzenia przejrzystości stanowionego prawa. Zresztą adresatem przepisu jest częściowo również obywatel. Przepis w obecnym brzmieniu nie wzbudzał zastrzeżeń rządowych ani sejmowych komórek legislacyjnych. Tak że proponowana poprawka nr 12 z tej racji jest przez nas opiniowana negatywnie.

I uwaga nr 13. Podobnie jak w przypadku poprzedniej propozycji poprawki, w naszej opinii walor informacyjny zapisu o stosowaniu k.p.a. jest korzystny z punktu widzenia przejrzystości stanowionego prawa. Przepis w obecnym brzmieniu nie wzbudzał zastrzeżeń ani rządowych, ani sejmowych komórek legislacyjnych.

Tak że z wyjątkiem tych 3 punktów, powtarzam: pkt 8 lit. b, pkt 12 i pkt 13... Pozostałe proponowane poprawki rekomendujemy pozytywnie. Dziękuję.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję, Panie Ministrze. Czy z sali są jakieś uwagi do ustawy? Czy ktoś z osób pracujących zdalnie chciałby zabrać głos?

(Głos z sali: Nie.)

Nie.

To ja w imieniu swoim i pana senatora Ryszarda Świlskiego – ponieważ wiem, że jest na łączach, ale nie ma go tutaj fizycznie, razem z nami – składam poprawkę: w art. 6 skreślić pkt 1.

Taką poprawkę, Panie Mecenasie, przekazuję do sekretariatu.

Panie Ministrze, uwagi do tej poprawki?

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER**

Stanowisko rządu do tej poprawki jest negatywne. Tak jak mówiłem, chcemy wyjść naprzeciwko oczekiwaniom samorządowców różnych opcji politycznych, też bezpartyjnych, i przygotować najbliższy nabór tak, aby samorządowcy jak najwcześniej wiedzieli, jakie środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg uzyskują.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję.

Bardzo proszę, Panie Mecenasie, o uwagi Biura Legislacyjnego.

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
SŁAWOMIR SZCZEPAŃSKI

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja tylko w kwestii dopytania, żeby mieć pewność. Tutaj kieruję pytanie do pana ministra.

Jak rozumiem, Panie Ministrze, jest również zgoda na tę dodatkową propozycję poprawki, którą przedstawiłem, wynikającą stricte z wymogów zasad techniki prawodawczej, abyśmy pkty 25 i 26 połączyli w obrębie jednej zmiany. Tak więc merytorycznie niczego nie zmieniamy w obrębie pktu 25. I, oczywiście, uzupełnienie propozycji poprawki nr 14 o wskazane przeze mnie tutaj dane pojazdu. To tylko żebym miał już taką pewność. Dziękuję bardzo.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Dziękuję, Panie Mecenasie.
Panie Ministrze, bardzo proszę.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER

Potwierdzam, jest zgoda na wprowadzenie tych propozycji poprawek, o których przed chwilą mówił pan mecenas.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Bardzo serdecznie dziękuję, Panie Ministrze. Przejmuję wszystkie poprawki Biura Legislacyjnego. Zgłaszam je.

I będziemy głosować, przystąpimy do głosowania.

Bardzo proszę.

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
SŁAWOMIR SZCZEPAŃSKI

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący, również wychodząc naprzeciw temu, żeby jak najszybciej skończyć,

zaproponowałbym, skoro jest poparcie przyjętych poprawek, żebyśmy zagłosowali teraz blokiem, a nad poprawką pana przewodniczącego głosowali oddzielnie.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Bardzo serdecznie dziękuję.

Z takim wnioskiem chciałbym się zwrócić do pań i panów senatorów. Czy możemy przegłosować blokiem wszystkie poprawki, co do których wyraziło zgodę ministerstwo, co do których wyraził zgodę pan minister Weber?

(Głos z sali: Możemy.)

Bardzo serdecznie dziękuję.

Potem będą te 3 propozycje Biura Legislacyjnego, na które nie wyraził zgody, i ostatnia poprawka, zgłoszona przeze mnie.

Czy w takiej formie możemy...

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
SŁAWOMIR SZCZEPAŃSKI

Czyli, jak rozumiem, te 3... 2, tak? Pan przewodniczący przejmuje te, które nie były poparte przez rząd?

(Zastępca Przewodniczącego Artur Dunin: Pan minister powiedział, że ósma...)

Ósma tylko, Panie Przewodniczący, w części, ponieważ tam były dwie propozycje poprawek składające się na uwagę ósmą. Jedna, dotycząca inspektorów transportu drogowego, została zaakceptowana przez pana. W drugiej części, jeżeli chodzi o funkcjonariuszy i osoby zatrudnione w jednostkach organizacyjnych KAS... Ja tutaj przyjmuję do wiadomości ten argument. No, bo skoro to jest ta część, za którą odpowiada Ministerstwo Finansów, i pan minister tego nie mógł uzgodnić... Wycofałbym to. Niemniej jednak...

(Głos z sali: Czyli przeciw?)

(Zastępca Przewodniczącego Artur Dunin: Dobrze, dobrze...)

Czyli, jak rozumiem, ósma nie. Ale pytanie, czy proponowane poprawki nr 12 i 13 pan przewodniczący również przejmuje, mimo braku poparcia. Tak?

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
ARTUR DUNIN

Tak, zdecydowanie tak. Zdecydowanie tak.
Czyli mamy tę sprawę wyjaśnioną.
Głosujemy.

Kto jest za poprawkami, na które wyraziło zgodę również ministerstwo, a które zostały zaproponowane przez Biuro Legislacyjne. (6)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Bardzo serdecznie dziękuję. Poprawki uzyskały większość.

Teraz 2 poprawki zaproponowane przez Biuro Legislacyjne, które nie uzyskały zgody ministerstwa, aprobaty ministerstwa.

Kto jest za tymi 2 poprawkami? (3)

Kto jest przeciw? (3)

Kto się wstrzymał? (0)

Proszę o podanie wyników.

Poprawka nie uzyskała większości.

Przejmuję te poprawki jako mniejszościowe.

(Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Sławomir Szczepański: Kto jeszcze oprócz pana przewodniczącego? Któryś z senatorów?)

Na sali pani...

(Senator Alicja Zajac: Jako jedyna...)

(Głos z sali: Dobrze, dziękuję bardzo.

Tak, tak.

I ostatnia poprawka, zgłoszona fizycznie przeze mnie, ale zaproponowana przez pana senatora Świlskiego, dotycząca wykreślenia punktu z art. 6.

Kto z państwa jest za tą poprawką? (3)

Kto jest przeciw? (3)

Kto się wstrzymał? (0)

Proszę o podanie wyników.

Przejmuję to jako wniosek mniejszości.

Tak, pani senator razem ze mną.

(Senator Alicja Zajac: I starczą 2 osoby?)

Tak, tak. 2 osoby.

Bardzo serdecznie dziękuję.

Teraz ustawa w całości wraz z przyjętymi poprawkami.

Bardzo proszę, kto z państwa jest za? (6)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

(Głos z sali: My tu wrócimy, bo idziemy na posiedzenie Komisji Środowiska, proszę mi tu nie sprzątać mojego miejsca...)

Bardzo serdecznie dziękuję.

Ustawa wraz z poprawkami została przyjęta.

Może pan senator Ryszard Świlski... Czy mamy go na linii?

(Głos z sali: My jesteśmy za.)

Dobrze. Jeżeli jest potwierdzenie, że pan senator...

(Głos z sali: Nic nie powiedział.)

Panie Senatorze, bardzo proszę o potwierdzenie zgody na prezentowanie ustawy na posiedzeniu plenarnym.

Panie Senatorze?

(Głos z sali: Milczy.)

Ale, jak rozumiem, to jest zgoda milcząca.

Czy są jakieś inne uwagi, jakieś inne propozycje? Nie.

Pan Ryszard Świlski będzie sprawozdawcą ustawy na sali plenarnej.

Rysiu, będziesz sprawozdawcą... Tak, tak, będziesz sprawozdawcą na sali plenarnej.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze. Sprawozdawca mniejszości...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Niestety, pan Ryszard Świlski nie wie, czy będzie bezpośrednio na sali plenarnej. Tak więc na mnie spada ten obowiązek.

Bardzo serdecznie dziękuję.

Na tym kończymy posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie dziękuję wszystkim uczestniczącym.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Panie Przewodniczący, gratuluję prowadzenia tej ustawy, bo ona naprawdę jest bardzo dobra.)

Tak, ale mam nadzieję, że faktycznie sprawdzi się w życiu. Bo to jest najważniejsze.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Sprawdzi się w życiu, na pewno. Pozdrawiam gorąco, dziękuję bardzo za dzisiejszą dyskusję.)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy